17e Année. — N° 798 Le numéro : 50 centimes 3 Janvier 1914. — Tous les Samedis
EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

DANS CE NUMÉRO, UN HORS-TEXTE : LEGAGNEUX

VIE AU GRAND AIR

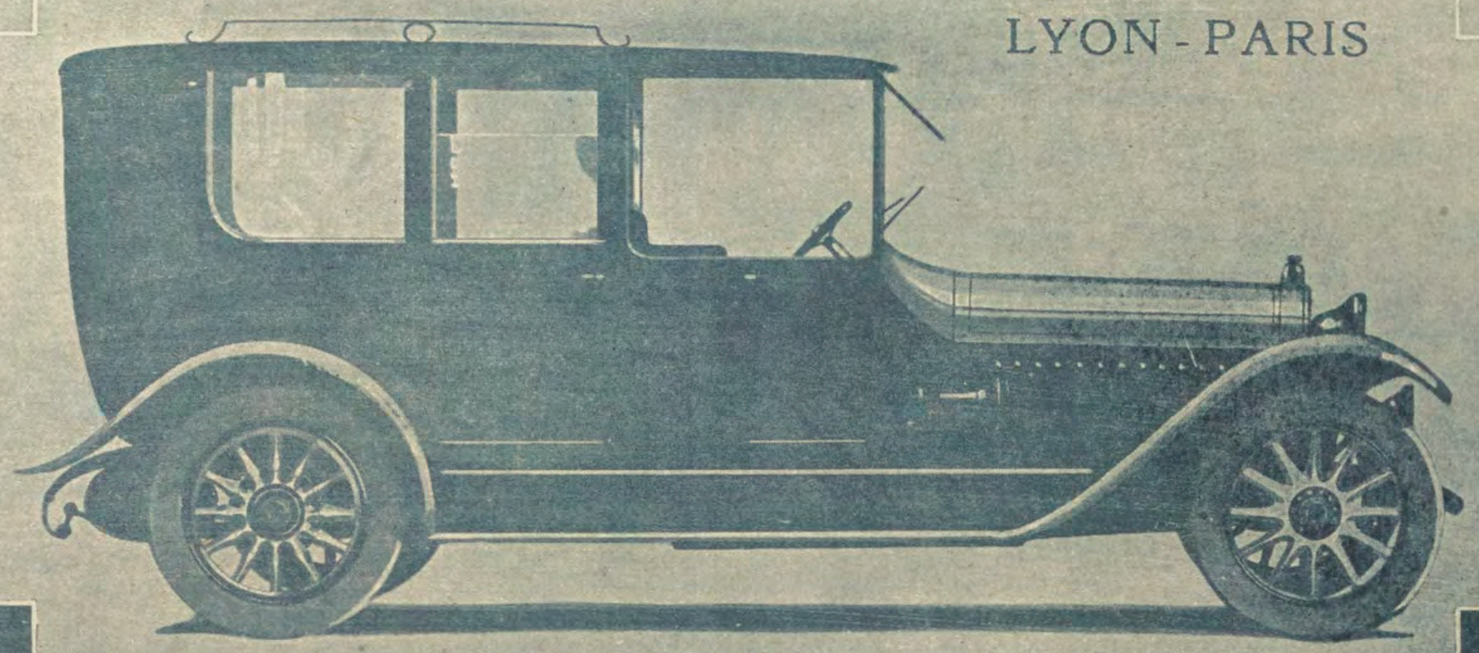
LES HÉROS DE L'ANNÉE SPORTIVE 1913

L'année 1913, l'année du looping aérien, fut particulièrement fertile en exploits sportifs. Nous avons réuni dans cette couverture quelques-uns des champions qui se sont signalés dans les divers sports.

PIERRE LAFITTE & Cie

AUTOMOBILES BERLIET

LYON-PARIS



DIRECTION COMMERCIALE DE PARIS
MAGASIN DE VENTE ET D'EXPOSITION
AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES
USINE A COURBEVOIE
156-160, BOULEVARD DE COURBEVOIE, 156-160

DRAEGER

L'HIVER EN SUISSE

Brochure donnant tous renseignements sur Séjours et Sports d'Hiver envoyée gratuitement par

L'AGENCE OFFICIELLE DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

20, Rue Lafayette, PARIS.

Indicateurs Brochures, Billets

ADELBODEN Altitude 1400 m. Station renommée pour les Sports. Hôtels de premier ordre. 1500 lits.

CHAMPERY Altit. 1052 m. Chemin de fer élect. de AIGLE et MONTHEY, (ligne du Simplon). Station abritée des vents du nord. Panorama magnifique. Tous les sports. Patinage nouv. 10.000 m2.

CHATEAU D'ŒX Alt. 1000m. Au centre des Alpes Vaudoises. Stat. clim. renom. pr séjour d'été et d'hiver, à 11 h. de Paris. Pays boisé, promen. faciles, asc. et nomb. sports. Bureau off. de Rens.

ENGELBERG Altitude 1020 mètres. Tous les Sports. Piste à bobsleigh 3 kilom. 500 m. Chemin de fer funiculaire.

GRINDELWALD Alt. 1050m. Stat. la plus anc. et la plus import. de l'Oberland bernois pour tous les Sports d'hiver.

LAUSANNE Sports d'hiver à Ste-Catherine, alt. 900m, à 1/2 h. en tramway, séjour agréab. et salubre, nombr. distract.; demand. le Guide des Hôtels au Secrét. de la Soc. des Hôteliers.

LEYSIN Station climatérique d'altitude, 1450 m. Cure d'Air et de Soleil. Demander renseignem. sur les Sanatoriums, Villas, etc., au Gd Hôtel. Sports d'hiver.

MONTREUX Clim. le pr doux au Nord des Alpes. Rég. sportive idéale. Golf. Kasino-Kursaal. Ch. d. fer élect. MONTREUX-OBERLAND BERNOIS. Trains dir. Wag.-Rest. Sports. LES AVANTS, CHATEAU D'ŒX, GSTAAD, SAANENMŒSER, ZWEISIMMEN, LENK.

GRISONS CHEMIN de FER RHÉTIQUE. Point culminant 1823 m. s/m. Billets et enregistrements directs de et pour les gares principales de l'Europe. Abonnements de famille. Prix réduits pour bobs. Transport gratuit des luges et des skis. Bureau de douane à St-Moritz. ENGADINE EXPRESS du 10 décembre au 10 mars.

AROSA Sports d'hiver. Station climatérique. Alt. 1800m. Patinage, Ski, Toboggan, etc.

DAVOS Premier centre du monde pour Sports d'hiver. Patinage, Ski, Toboggan, etc.

ENGADINE

ST-MORITZ Engadine-Suisse. Centre le plus réputé de Sports d'hiver en Europe.

MALOJA 1811 mètres. La plus belle station pour Sports d'Hiver.

CELERINA Station renommée pour les Sports.

SAMADEN 1728m. Sports var. en été et hiver.

ZUOZ-CASTELL Cures d'hiver et Sports.

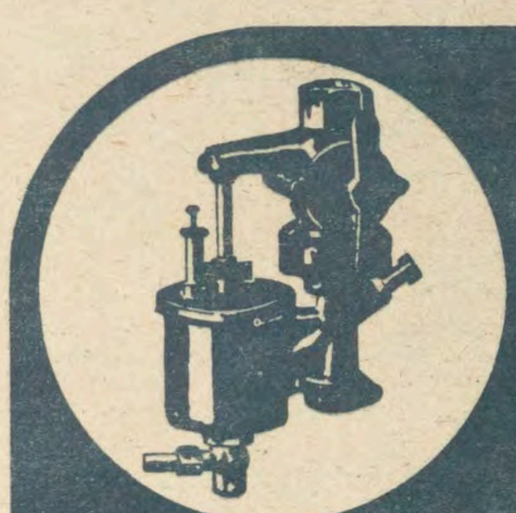
GUIDE ILLUSTRÉ "L'Hiver dans les Grisons". Envoi fco par le Bur. Off. de Renseignem. à Coire ou pr l'Agence Off. des C.F.F., 20, Rue Lafayette, Paris.

LE PONT s/Vallorbe, lig. Paris-Lausanne. Alt. 1050m. Sit. uniq. pr 1es Sports d'hiv. Patin. rr Lac de Joux.

MONT-SOLEIL s/St-Imier, Jura, altit. 1300 m. Sports d'hiver pr excellence.

STE-CROIX-LES-RASSES Jura 1200m. Situation exception. pr Ski et autres sports.

VEVEY Riviera du Lac Léman. Sports d'hiver à proximité. Prospectus par la Société des Hôteliers.



"LE JARNAC

DONNE LA

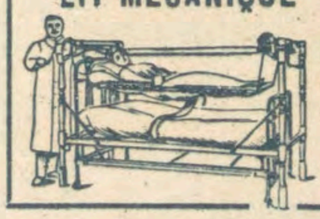
CARBURATIO

IDÉALE

CATALOGUE 113 FRANCO

58, RUE DES PLANTES, PARIS - TÉLÉPHONE: SAXE 16-

LIT MÉCANIQUE **DUPONT**



Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)

TÉLÉPHONE : 818-67

Catalogue franco

LA LUMIÈRE ÉLECTRIQUE CHEZ S

Sans installation ni liquide par les nouvelles

"LAMPES MAGDA

Notice franco chez

FAUGER, 79, rue de Turbigo, PA

PILES SÈCHES et LAMPES de POCHE. Gros, Dét

Bougie Standard

AVERTISSEUR ÉLECTRIQUE

KLAXON

Puissant - Effectif - Déblaie la Route

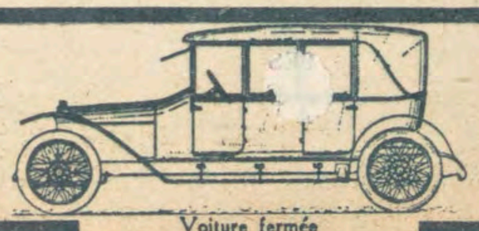
Catalogue et conditions : 31, Rue Daru, Paris

DOUBLE CONDUITE INTÉRIEURE

Torpédo avec Glaces

Formant voiture découverte ou fermée à volonté

MOZEYKO 17, rue de Cormeille à LEVALLOIS-PERRET



Voiture fermée

A. MINOT

Émaillage Nickelage

Décapage au Sable

44-46 r. Servan Tél. 922-27

17e Année. — N° 798. Le Numéro : **50** Centimes. 3 Janvier 1914. — Tous les Samedis.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

VIE AU GRAND AIR

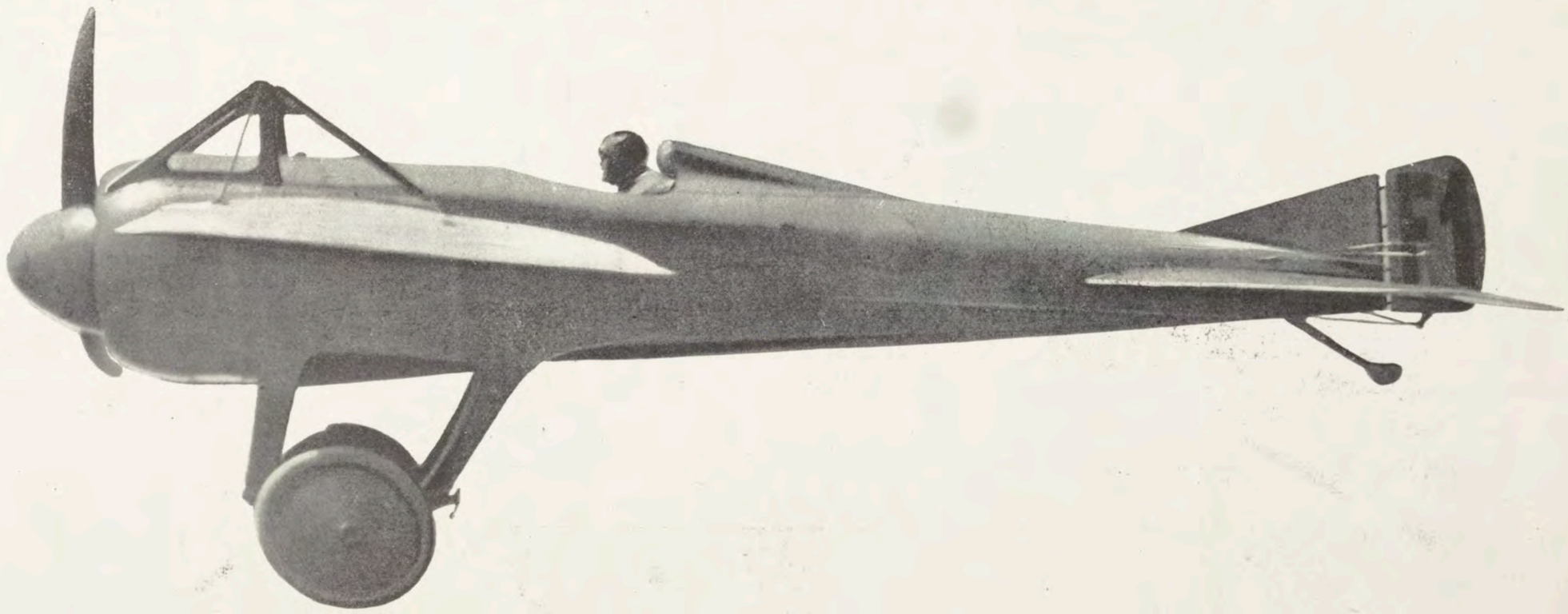
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs
Étranger.. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

LES AÉRONAUTES HUGO KAULEN ET SCHMITZ DANS LA NACELLE DU « DUISBURG »

Les trois aéronautes allemands, Hugo Kaulen, Schmitz et Krest, qui étaient partis le 13 décembre de Bitterfeld, à bord du ballon « Duisburg », ont atterri à Perm, après 87 heures de voyage, à 2.850 kilomètres de leur point de départ. Ces aéronautes deviennent recordmen du monde de la durée et de la distance en sphérique. (Anciens records : durée, 73 h. 47 m. par le colonel Schaeck; distance, 2.421 kilomètres par René Rumpelmayer et Mme Goldschmidt.)



PRÉVOST EN VOL

La Coupe Gordon-Bennett de 1913 permit à l'aviateur Maurice Prévost de réaliser les 200 kilomètres dans l'heure, exactement en 59 minutes 45 secondes 2/5 soit 200 kilomètres 803 dans l'heure. (Hélice Chauvière.)

LE BILAN DE L'ANNÉE 1913

PAR JACQUES MORTANE

Donc 1913 est mort ! Vive 1913 ! C'est toujours avec un sincère regret que l'on voit s'enfuir les ans ! Une année qui s'écoule est comme un vieux camarade, témoin de vos joies et de vos tristesses. On tient à elle et le jour où elle doit céder la place à la suivante, on éprouve une certaine crainte : que nous réserve l'année qui vient ? Sera-ce une période de succès ou de revers, de rires ou de larmes ? Et cet X qui nous est envoyé, nous le considérons un peu comme les intrus dont on nous impose la présence, mais dont nous ne savons rien. Peut-être serons-nous des ennemis acharnés, peut-être nous entendrons-nous à merveille. Et les ans se succèdent avec une obsédante régularité nous laissant toujours cette anxiété, cette inquiétude, lorsque les 365 jours sont évanouis. A l'examen de conscience sur les actes de l'année qui vient de mourir, succèdent de brillantes résolutions pour celle qui va naître. On se sent alors une mâle énergie, un courage surhumain, mais hélas ! les ans passent et nous restons toujours les mêmes.

Fort heureusement, pour nous consoler, nous n'avons qu'à jeter un coup d'œil sur les exploits sportifs qui nous ont émerveillés pendant 1913. Dans cette branche de l'activité, nous trouvons tant de prouesses dont nous pouvons nous enorgueillir, qu'il nous serait difficile de faire un choix. Voilà qui réconforte, et nous sommes bien obligés de reconnaître que nulle part ailleurs, l'homme ne s'est signalé comme il l'a fait dans le sport. Ce qui rend 1913 encore plus remarquable et ce qui nous fait regretter particulièrement sa disparition, c'est que les Français se sont, au cours de cette année, taillé la part du lion. Et s'il fallait attribuer des prix aux dix plus remarquables prouesses enregistrées pendant l'année qui vient de s'écouler, nous serions bien embarrassés.

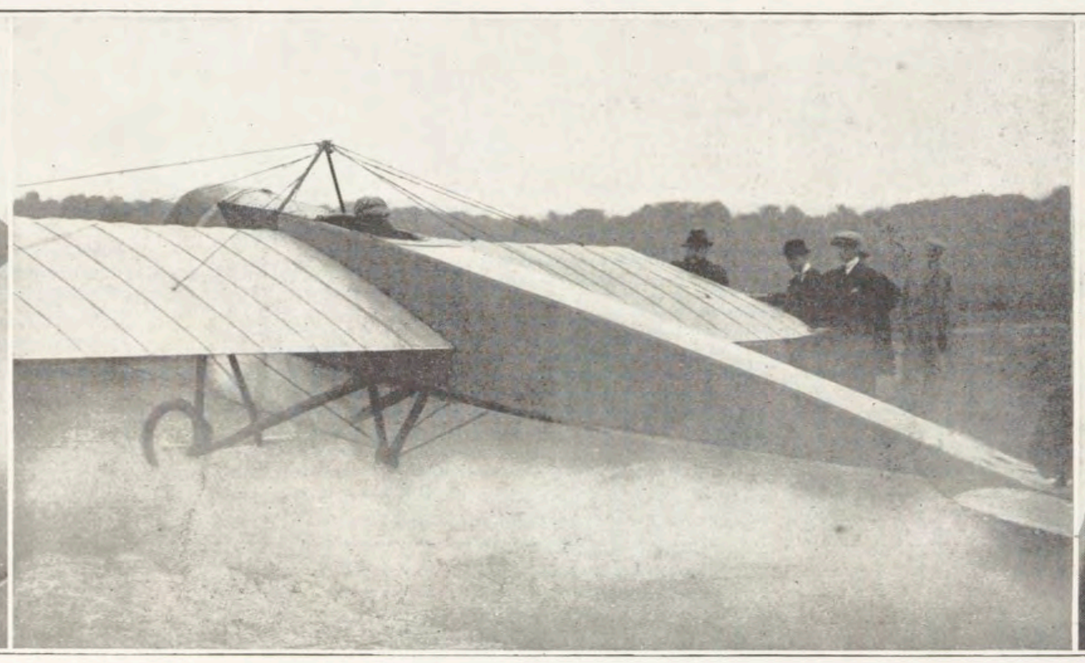
UNE ANNÉE GLORIEUSE

Qui choisirions-nous ? Garros et sa traversée de la Méditerranée ? Brindejonc des Moulinais et son raid des capitales ? Eugène Gilbert et son vol de 1.200 kilomètres de Paris à Putnitz, en 5 heures 15 ? Maurice Prévost et ses 200 kilomètres dans l'heure ? Legagneux et ses 6.150 mètres de hauteur ? Pégoud et Chevilliard pour leurs boucles fantastiques ? Emmanuel Hélen et ses 16.000 kilomètres ? Marc Pourpe et ses prodigieux voyages en Indo-Chine ? Jules Védrines et son raid de Paris au Caire ? Séguin et son vol sans escale de Paris à Bordeaux et retour ? Nous n'avons étudié qu'un sport, nous avons fait une sélection extrêmement difficile, laissant de côté les exploits des regrettés Letort et Perreyon, d'Audemars, de Bider, de la baronne de Laroche, de Renaux, de Gaubert, de Moineau, d'Emile Védrines, de Brégi, de Chanteloup, de Gilbert et de tant d'autres et nous avons déjà dix actes sportifs tous dignes de la palme.

Oui, mais les autres sports vont encore nous fournir de quoi former une épopée admirable : c'est Jean Bouin, notre prodigieux pédestrian, battant le record de l'heure, établi au siècle dernier, et couvrant la distance fantastique de 19 kilomètres 21 en 60 minutes. C'est Marcel Berthet, battant et rebattant le record du monde de l'heure cycliste sans entraî-

EUGÈNE GILBERT

Héros des vols sans escale, il couvrit les 1.200 kil. de Paris à Putnitz en 5 h. 15 m. 23 s.



UN DÉPART DE ROLAND GARROS

Roland Garros, le héros de ces trois dernières années, accomplit en 1913, entre autres exploits la traversée de la Méditerranée, de Saint Raphaël à Bizerte, sans escale. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière.)

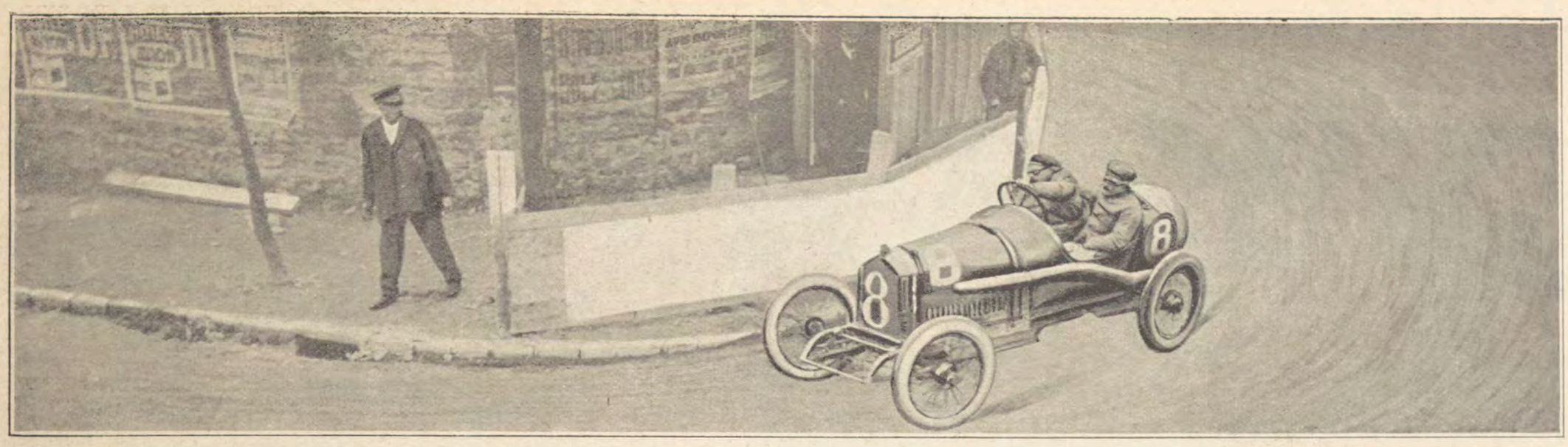
EMMANUEL HÉLEN

Vainqueur de la Coupe Michelin, officiellement par plus de 16.100 kil., et en réalité par 21.000.

GEORGES LEGAGNEUX

Qui s'est attribué le record du monde de la hauteur en aéroplane, montant à 6.150 mètres.

(Supplément au nº 798 de la *Vie au Grand Air.*)



GEORGES BOILLOT, GAGNANT DU GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Georges Boillot, en 1913, prouva une fois de plus sa valeur de conducteur, en remportant une éclatante victoire dans le Grand Prix de l'A. C. F. et aussi dans toutes les épreuves auxquelles il participa.

neur et le portant à 43 kil. 775. C'est l'Italien Altimani totalisant à la marche 13 kil. 403 en une heure. C'est Boillot remportant pour la seconde fois consécutive le Grand Prix de l'Automobile-Club. C'est notre phénomène de la boxe, Georges Carpentier, établissant sa supériorité indiscutable sur tous les Européens qui lui sont opposés et mettant knock-out en 1 minute 13 s. le champion poids lourd d'Angleterre. C'est Sam Langford, remportant le titre de champion du monde des poids lourds en triomphant de Joë Jeannette.

Et nous pourrions citer plusieurs pages d'événements sportifs qui marquèrent 1913 et prouvèrent la valeur de nos hommes. Vraiment, cette année fut extraordinaire et en maintes circonstances força notre admiration. Puisse 1914 nous procurer d'aussi glorieuses satisfactions! Et puisse surtout, 1914 ouvrir les yeux des organisateurs et les poches des Mécènes, en ce qui concerne l'aviation!

OUI, MAIS A COTÉ DES CHAMPIONS IL Y A LES PONTIFES

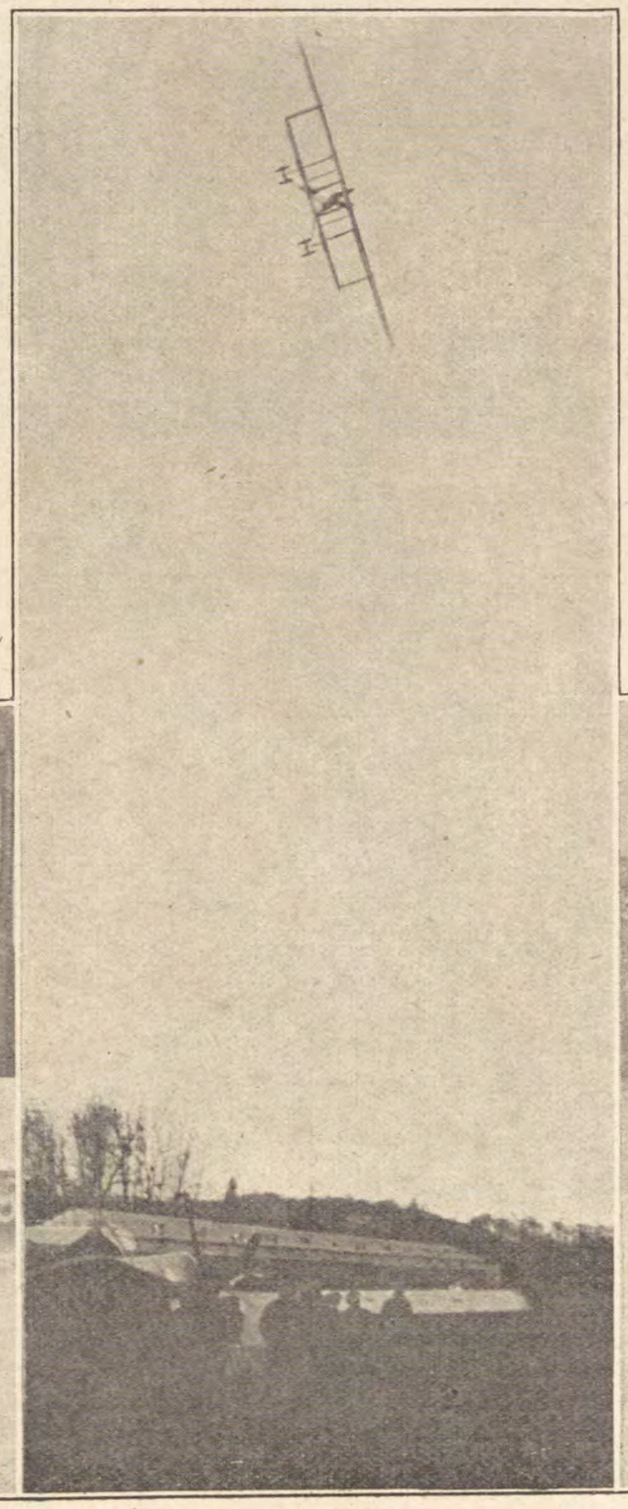
Que cette année nous fasse connaître enfin des sociétés ne s'occupant que du point de vue sportif, et non des vagues contingences commerciales. Que ceux qui donnent quelque argent — oh! bien peu, en égard au renom que leur libéralité donne à leurs produits — pour organiser des épreuves d'aviation, exigent que l'on prête quelque attention à l'existence des pilotes. Que les vols de nuit soient interdits, que les vols en ligne droite, source de frais inutiles, soient proscrits, que les concours à travers la campagne viennent à échéance à la fin d'octobre, pour éviter d'envoyer les aviateurs dans le brouillard meurtrier. Et que l'aviation militaire se souvienne que l'Allemagne va nous dépasser, malgré nos individualités incomparables. Qu'elle élimine de ses rangs les incapables et les ignorants. Il lui restera bien peu de pilotes en procédant ainsi, mais mieux vaut un tout petit nombre de compétences qu'une multitude d'inutiles. Qu'elle se rende compte qu'elle aura à sa disposition une élite admirable, grâce aux aviateurs civils, le jour où elle se décidera à adopter le projet de milice qu'Alfred Leblanc et moi lui avons soumis. Qu'elle prenne garde enfin et qu'elle s'entoure de toutes les précautions. L'heure est grave pour elle. Tout le monde est découragé. Tout le monde se plaint. Il faut immédiatement trouver le remède efficace, sans quoi il serait trop tard et le pays, glorieux des exploits aériens de ses enfants, saurait que si l'étranger triomphe de nous, c'est par suite de l'incurie, de l'incompétence et des négligences coupables des chefs. Il ne leur pardonnerait pas et exigerait des explications qu'il faudrait malgré tout lui donner. Sous le rapport de l'aviation militaire, l'année qui vient de se terminer n'a pas été favorable. C'est à croire que le chiffre 13 porte malheur à la cinquième arme. Je crois plutôt que ce sont certaines autorités qui jouèrent le rôle de mauvais... génies!

Mais quittons ce sombre sujet, qui contraste si lamentablement avec les triomphes sportifs de 1913, et terminons en rappelant, très rapidement, les grands faits de cette année. Mieux que tout autre commentaire, ce tableau montrera combien nous pouvons être fiers de l'an défunt et combien nous devons le regretter :

Voici à l'heure actuelle comment s'établit la liste des records d'aviation, établis ou battus :

HAUTEUR

Aviateur seul :		Legagneux,	6.150 m.
—	et 1 pass.	Perreyon,	4.960 m.
—	et 2 pass.	Ilner (Autr.)	5.011 m.
—	et 3 pass.	Sablating (All.)	2.830 m.
—	et 4 pass.	Sablating (All.)	2.080 m.



SAM LANGFORD

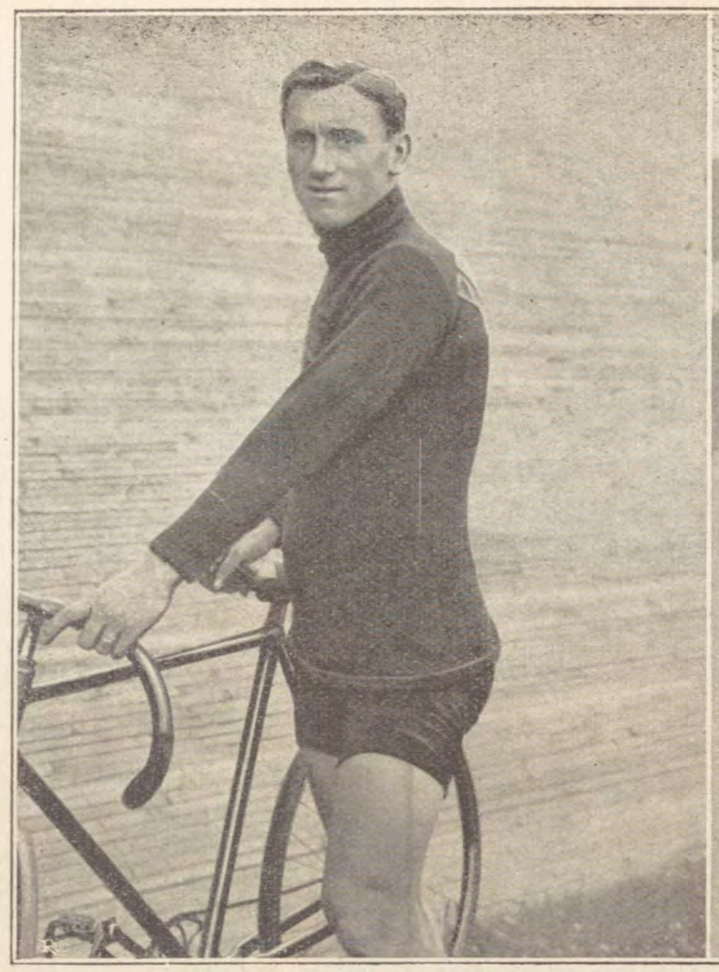
Le nouveau champion du monde de boxe (poids lourds), Sam Langford, vainqueur de Joë Jeannette, était déjà champion du monde des poids mi-lourds.

UN VIRAGE DE CHEVILLIARD

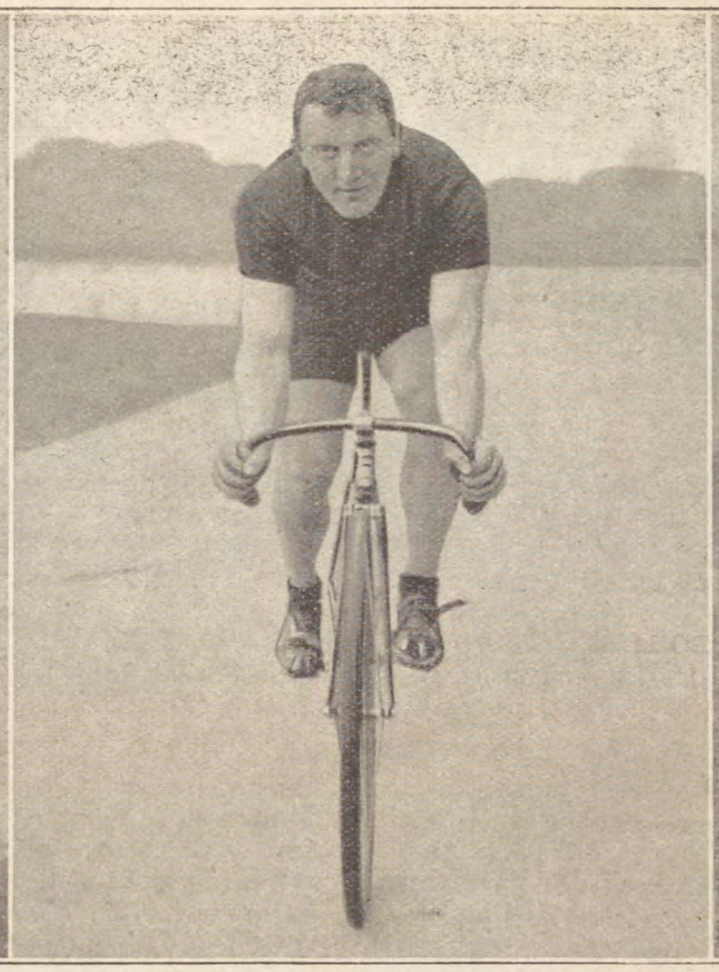
Maurice Chevilliard, le fameux virtuose de l'air fut le premier à voler la tête en bas avec un biplan.
(Hélice Chauvière.)

PETIT-BRETON

Petit-Breton, dont la course fut admirable dans le Tour de France, fut obligé d'abandonner par suite d'un accident dans l'avant-dernière étape.



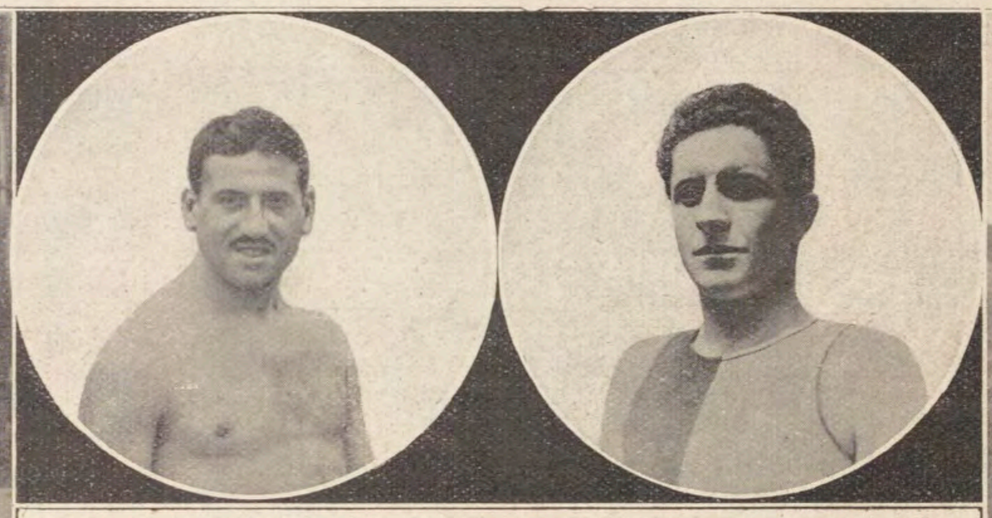
PH. THYS
Le Belge Thys, remporta la victoire dans le Tour de France de 1913.



WALTER RUTT
Le remarquable sprinter Allemand, Walter Rutt, champion du monde de 1913.

MARCEL BERTHET
Marcel Berthet, recordman du monde de l'heure, sans entraîneur par 43 kil. 775.

WILDING
Wilding remporta le championnat du monde de tennis en 1913.



JEAN BOUIN
Le glorieux pédestrian qui parcourut, dans l'heure, 19 kilomètres 21 m.

ALTIMANI
L'Italien Altimani a battu le record de l'heure à la marche, couvrant 13 kil. 403.

Le golfer Duncan vainqueur du championnat de France de 1913.

Av. et 5 pas. Sablating 1.015 m.
— et 6 — Frangeois 850 m.

VITESSE

En circuit.

Aviateur seul: Prévost, 203 kil. 850 à l'heure.

Aviateur seul: Prévost, 200 kil. 803 dans l'heure.

A travers la campagne.

Aviateur seul : Gilbert, 180 kil. 163.

(Ce chiffre a été pris pour le trajet en ligne droite de Paris à Putnitz; mais, en tenant compte du crochet par Lubeck, la moyenne dépasse 200 kilomètres à l'heure pendant 1.200 kilomètres).

Passons maintenant aux grands voyages et aux records de durée. Le record de la distance sans escale, à travers la campagne, est détenu par l'aviateur Augustin Séguin, le frère des célèbres inventeurs du moteur Gnôme. Séguin a réussi, pour le critérium de l'Aéro-Club de France, à se rendre de Paris à Bordeaux et retour, sans toucher terre, franchissant 1.042 kilomètres. C'est en voulant battre ce record et s'attribuer le prix, que le malheureux Léon Letort s'est tué, victime du brouillard meurtrier et d'un règlement sanguinaire, qui fait durer cette épreuve jusqu'au 31 décembre. En circuit fermé, le record de distance appartient toujours à Fourny qui, en 1912, réussit à couvrir 1.010 kil 900. Donc, à travers la campagne, près de 32 kilomètres de plus ont été couverts que sur aérodrome!

Avec escales, entre le lever et le coucher du soleil, le record de distance appartient au célèbre sapeur Brindejonc des Moulinais qui se rendit de Paris à Varsovie, soit 1.382 kilomètres, malgré la tempête, malgré les bourrasques. Aussi, pour le récompenser, depuis qu'il est au régiment, ses chefs n'ont pas encore jugé bon de le faire monter sur un appareil Dame! c'est un garçon dangereux : il sait voler!

Les Allemands ayant offert un prix de 125.000 fr. (chez nous on alloue généreusement 10.000 francs pour un vol de 36 heures consécutives), à l'aviateur qui couvrirait la plus grande distance en 24 heures, plusieurs pilotes s'élancèrent dans les airs, la nuit. Des morts et des blessés, tel fut le résultat de cette initiative. Mais quelques-uns eurent la chance de ne pas avoir de panne de moteur. Et c'est ainsi que l'Allemand V. Stœffler parvint à couvrir 2.160 kilomètres. Sur les 24 heures, il ne prit que 2 heures de repos, exploit fantastique qui prouve qu'Outre-Rhin, ils ont maintenant des pilotes, des appareils et des moteurs.

Notons aussi que la baronne Raymonde de Laroche, détentrice de la Coupe Femina 1913, a réussi à couvrir 323 kilomètres 500 sans escale et qu'Augustin Séguin, recordman de la distance et de la durée à travers la campagne, parvint à tenir l'air 13 heures 5 minutes.

Rappelons également le merveilleux exploit d'Emmanuel Hélen qui, pendant plus d'un mois, malgré le temps défavorable, réussit à totaliser à raison de 530 kilomètres par jour près de 21.000 kilomètres officieusement, et 16.100 kil. officiellement pour la Coupe Michelin.

Convenons que les résultats brillants, inespérés de 1913, rendent la tâche singulièrement difficile aux compétiteurs de 1914.

JACQUES MORTANE.

MARC POURPE, LE PREMIER AVIATEUR AYANT SURVOLÉ LES PYRAMIDES.

L'aviateur Marc Pourpe vient d'ajouter un exploit à la série prodigieuse de raids qu'il accomplit aux colonies. Avant de s'élancer pour son voyage Le Caire-Khartoum et retour, il a tenu à aller voler au-dessus des Pyramides et du Sphinx, vol qui n'avait jamais encore été réussi. (Monoplan Morane-Saulnier).

AU-DESSUS DES PYRAMIDES

PAR MARC POURPE.

Héliopolis, 19 décembre.

AVANT-HIER, 17, j'ai quitté Héliopolis et suis allé voler au-dessus des Pyramides de Ghizeh. C'est la première fois que le ciel du tombeau de Chéops était violé par un avion. Un prix de 10.000 francs était attaché depuis la semaine d'Héliopolis (1910) à ce raid.

C'est tout à fait à l'improviste que je décidai de partir. Le vent qui soufflait en ouragan ne m'en donnait nullement le désir. Un quart d'heure auparavant, je venais de recevoir un coup de téléphone de M. Defrance, notre ministre au Caire, me demandant mon programme de la journée : « Le repos, avais-je répondu, jusqu'à ce que l'atmosphère se fasse plus clémente. » Sur ces entrefaites, j'allais au hangar : mon Morane-Saulnier était dehors, complètement revu, corrigé et mis au point. Le moteur tournait à plaisir. La tuyauterie d'essence que nous avions minutieusement visitée, par peur du sable en ces jours de vent, ne pouvait plus ménager aucune surprise.

Les aviateurs sont un peu comme les cavaliers : être à côté d'une belle bête de sang donne toujours envie de sauter en selle. Pourtant, il soufflait encore un vent terrible. Le hangar, derrière moi, vibrait comme un violon. Sur la plaine, tout se courbait sous les rafales, mais quoi ! le moteur, d'abord lancé à 800 tours, ronflait maintenant à 1.200. Bah ! me dis-je, allons-y ! Et j'y suis allé !

J'y suis allé, mais pas tout de suite. En 15 mètres mon appareil décollait. Je faisais le tour de l'aérodrome : ça ronflait ! ça ronflait ! Et puis, au dernier virage, j'apercevais là-bas, tout là-bas, trois sommets aigus qui semblaient me faire signe. Un coup d'œil à mon niveau d'essence. J'avais juste 18 litres ! Mais quoi, Ghizeh ce n'est qu'un coup d'aile ! Je filai dans le Sud-Ouest. Aussitôt je sentis que j'aurais à remonter un courant aérien extrêmement violent. Peut-être se calmerait-il vers les hauteurs. Je cherchai alors à prendre un peu d'altitude et montai jusqu'à 1.100 mètres. Inutile, ma vitesse n'augmentait pas. Je descendis peu à peu jusqu'à 800 mètres et me maintins là. En quelques minutes le Caire fut dépassé. J'étais trop haut pour distinguer grand'chose et, de la terre, ceux qui par hasard avaient le nez en l'air, durent me prendre pour un gyps traçant imperturbablement sa route dans la rafale, au contraire des milans, que je voyais culbuter sous moi.

Le fracas du moteur était cependant assez distinct pour attirer l'attention sur mon appareil.

MARC POURPE

Marc Pourpe a réservé à Excelsior *et à la* Vie au Grand Air *l'exclusivité des récits de ses voyages au-dessus du Nil.*

Encore que mon hélice tournât follement, il me semblait ne point avancer. Le vent m'arrivait dans le nez à plus de 15 mètres à la seconde. L'essence baissait, elle, très vite. Heureusement l'immense plaine verte cédait la place à un grand tapis roux. J'aperçus les tentes blanches du campement anglais installé au nord de Mona House. Je pris un peu sur ma droite pour passer au-dessus, puis, je virai à gauche car « Elles » étaient là, cette fois !

Les Pyramides ! Hélas, je faillis ne pas les voir. Les Pyramides, ces petits cônes qu'un enfant, sans doute, avait laissé tomber d'une boîte de jouets ? Pas possible ! Et le Sphinx ? Où diable pouvait-il bien se terrer ? Je distinguai une vague tache pierreuse sur le sable. Evidemment, c'était « Lui ». Pour un aviateur, malheureusement, les choses de la terre se réduisent à de bien humbles proportions.

C'est du reste le défaut capital de la locomotion aérienne. Comme me le disait un voyageur qui s'y connaît, mon ami Roux, passager de Daucourt, rien n'est plus décevant que le tourisme aérien. Sauf en de très rares exceptions, il neutralise l'émotion pittoresque et esthétique. On n'a même pas le calme divin de l'aérostat. Tout est fracas, sifflement, et, privé des émotions admirables du pilote, glorieux de commander à sa bête et aux éléments, le passager de l'air aspire à retrouver au sol, l'auto, la bonne auto qui lui assure la saine et belle possession de la terre...

Ma boucle était finie. Je cherchai pour me repérer le Mont-Blanc d'ici : le Mokattam. Tel les Pyramides, tel le Sphinx, il s'était rasé lui aussi et, devenu taupinière, ne se distinguait en rien du désert. D'ailleurs, maintenant, je n'avais plus grand loisir de mus-r. A la façon dont tout filait sous moi, mon Morane-Saulnier devait avancer ! Je survolais les verdures, la pointe fleurie de Boulac Dakrour, le Nil et me trouvais en face de l'Héliopolis Palace avant d'avoir pu faire ouf ! Couper l'allumage, descendre, atterrir ! Plus vite fait que dit ! Seulement, quelle rafale ! Elle m'avait emporté en dérive par le travers. Sur l'aérodrome, elle me plaqua sans aménité.

Il me fallut 22 minutes pour gagner les Pyramides, 7, pour en revenir ! Vous voyez l'écart ! Inutile de vous dire combien je suis heureux d'avoir, le premier, accompli ce raid. En soi, il n'est rien, mais il emprunte aux temps et aux lieux une importance dont je suis fier et qui restera comme l'un des meilleurs souvenirs de ma carrière aérienne.

MARC POURPE.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions cette semaine, en hors-texte, le portrait du célèbre pilote Georges Legagneux, qui vient de réussir à s'élever à 6.150 mètres, battant le record du monde de l'altitude qui appartenait au regretté Perreyon par 5.880 mètres.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE

Notre prochain numéro double, qui paraîtra le 31 janvier, sera consacré à la boxe. Toutes les gloires du pugilisme y collaboreront, et il constituera un véritable monument du noble art.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Erreur sur l'année

— Que va nous réserver l'année 1914 au point de vue de l'aviation?

Telle est la question que je suis allé poser à une somnambule extra lucide de mes amies. Après s'être endormie en entendant ma voix, succès dont je ne tire aucune fierté, loin de là, elle voulut bien me répondre dans l'obscurité, ce qui ajoutait encore aux ténèbres de ses prédictions.

— Je vois des hommes accomplir de prodigieux exploits, me dit-elle en détaillant avec soin ses paroles définitives. A leur costume civil, je reconnais qu'ils ne sont pas militaires. Puis je vois d'autres hommes faire de grands discours, parler au nom de l'aviation et offrir des sommes modiques pour engager les pilotes à faire des prouesses admirables qui ne leur rapporteront rien. Je vois des hommes s'élançant dans la nuit noire. Certains réussissent, d'autres se tuent. J'en vois qui pour remporter un prix de 7.500 francs sont obligés de faire un parcours de plusieurs milliers de kilomètres dont les frais de retour excéderont la prime offerte. Je vois des hommes qui pour émerveiller les masses et gagner le Critérium de l'Aéro-Club se voient dans l'obligation de s'élancer dans le brouillard de la fin de l'année, se perdent et se tuent. Je vois des constructeurs qui n'ont plus de quoi vivre, des pilotes qui changent de métier pour ne pas mourir de faim. Je vois des officiers qui, parce que du génie, s'imaginent en avoir plus à eux seuls que tous les fabricants réunis. Je vois des aviateurs militaires dégoûtés quitter en masse la cinquième arme. Je vois des hommes posséder la plus merveilleuse découverte des temps modernes, la saboter, la réduire à néant, l'annihiler, tandis qu'un pays voisin a su s'en emparer, la faire progresser et prendre sur nous une avance qu'il nous sera difficile de rattraper. Je vois..

— Assez! Assez! répondis-je affolé; tout ce que vous me déclarez là est trop affreux. J'aime mieux m'en aller.

Et je me précipitai dehors, en oubliant d'ailleurs de payer.

Mais tandis que je descendais j'entendis dans l'escalier ma pessimiste somnambule :

— Excusez-moi, me criait-elle. Je me suis trompée, ce n'est pas avec 1914, mais avec 1913, que j'étais en communication!

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Le droit à la route

Les chemins de fer entravent le tourisme automobile.

On nous fait payer très cher le droit de nous servir d'une voiture automobile; l'Etat trouve même qu'il n'exige pas assez et il se prépare à voir bientôt le fond de notre bourse. Il sera bien avancé quand il nous aura tous mis à sec. Et ça viendra quelqu'un de ces matins; on a beau être la France; avec de mauvais administrateurs, on finit bien par arriver à la faillite.

Si, encore, on nous donnait quelque chose en échange. Si on entretenait seulement notre patrimoine routier, qui occupait jadis le premier rang, et qui n'est plus aujourd'hui qu'au quatrième ou cinquième. Hélas! nous n'avons plus que le souvenir des bons chemins d'autrefois: les trous, les ornières, les fondrières sont monnaie courante que es Ponts et Chaussées ne réparent que superficiellement. Les subventions leur sont mesurées au compte-gouttes; ils ne peuvent certainement faire mieux.

Donc, les routes se décharnent, s'effritent, deviennent de plus en plus mauvaises; c'est la faute à l'automobile. Qu'elle y soit pour quelque chose, je n'en disconviens pas; mais les fers des chevaux et les roues ferrées des chariots et des fardiers en ont aussi leur bonne part. Elles s'abîmaient aussi et déjà, les routes, avant l'automobile; mais il fallait un baudet pour crier : « haro », et nos voitures ont été chargées du rôle dont, bien qu'en rechignant, elles s'acquittent.

Mais encore, si la route était laissée à ses usagers, à ses seuls usagers: piétons, cavaliers, cyclistes, charretiers, automobilistes, voire même troupeaux errants! Qu'ils se querellent entre eux, ces usagers, qu'ils s'agonisent contradictoirement de sottises, c'est leur droit, c'est leur rôle même; ils se disputent la jouissance d'un domaine qui semblerait devoir leur être réservé et que, morceau par morceau. les pouvoirs publics lui retirent.

De quel droit les chemins de fer viennent-ils interrompre la circulation avec leurs passages à niveau, si gênants dans le jour, si dangereux la nuit? Devrait-on, vraiment, permettre ces passages situés à côté même des gares et qui, à chaque instant, sont fermés pendant des quarts d'heure pour laisser aux machines et aux trains de marchandises le temps d'effectuer leurs lentes et fastidieuses manœuvres?

Lorsqu'on a construit les premiers chemins de fer, direz-vous, on ne pouvait prévoir l'automobile ni les évolutions de l'existence qui ont décuplé l'activité de la vie humaine. C'est juste; mais tous les chemins de fer n'ont pas été construits en même temps, le premier jour. De nouvelles lignes ont été concédées, de nouvelles voies ont été établies depuis que les routes ont repris leur animation d'autrefois; pourquoi a-t-on autorisé les mêmes errements à ces nouvelles concessions? Ne pouvait-on imposer aux concessionnaires l'obligation d'établir leurs voies en passant au-dessus ou au-dessous des routes existantes?

Je concède qu'un pont coûte plus cher à établir qu'une barrière, une maison de cantonnier et même le capital représentant la paye du cantonnier, sont d'un prix de revient plus modeste mais, au moment de l'installation d'une nouvelle ligne, la différence ne saurait être telle qu'elle puisse sérieusement entrer en ligne de compte.

Et les tramways sur route? Devrait-on les autoriser aussi, ceux-là, à emprunter la moitié du chemin pour y établir leurs voies sur trottoirs, à réduire à 8 mètres les chaussées qui, légalement, doivent en mesurer 16, à couper les routes à leur gré, passant à droite, à gauche sans signal ni avertissement, multipliant les croisements et les voies de garage dans les endroits les moins propices, rasant tantôt les maisons, dont elles interdisent l'accès et rendent dangereuse la sortie, ou bien encore, empruntant le milieu de la chaussée, sans laisser la place suffisante, à droite ou à gauche, pour un véhicule?

PAUL MEYAN.

LES DIMANCHES DE LA VIE AU GRAND AIR

Nos Rallies Automobiles

Après la vitesse en palier, après la puissance en côte, en attendant la consommation, c'est la régularité de marche des voitures que nous mettrons en relief au cours de nos prochains dimanches sportifs. A cet effet, dès le mois de février, la *Vie au Grand Air* organisera une série de rallies automobiles qui réuniront Paris aux principales grandes villes, dans un rayon de 120 à 150 kilomètres. A ces rallies, nous avons donné le sous-titre de :

CONCOURS DU « TRENTE ET QUARANTE »

Les concurrents qui y prendront part devront, sauf pénalisations, maintenir leur moyenne de marche entre 30 et 40 kilomètres.

Tous ces concours sont soumis au même règlement ci-dessous :

RÈGLEMENT.

Catégories. — Il n'y a qu'une seule catégorie.

Carnet de route. — Chaque concurrent reçoit au départ un carnet de route qui sera visé et annoté à chaque contrôle.

Contrôles. — Entre le point de départ et le point d'arrivée, les concurrents auront à s'arrêter à plusieurs contrôles, dont un secret.

Les contrôles seront tenus par un commissaire porteur d'un drapeau de la *Vie au Grand Air* (blanc lettres bleues) et d'un brassard aux mêmes couleurs.

A chaque contrôle, le concurrent devra faire visiter son carnet de route. Le contrôleur y inscrira l'heure du passage : les secondes seront négligées. Toute minute commencée sera comptée. L'heure adoptée est l'heure du chemin de fer.

Au contrôle secret, le contrôleur donnera connaissance au concurrent du nombre de kilomètres qui séparent ce contrôle de l'arrivée ou du contrôle suivant Les arrêts nécessités par les opérations de contrôle ne sont pas déduits.

Classement. — Le classement s'établit d'après la régularité de la moyenne de marche. Cette moyenne est établie entre chaque contrôle. Le classement s'obtient en retranchant la plus faible de la plus forte et ce résultat du nombre 60. Le chiffre le plus élevé ainsi obtenu prend la première place.

EXEMPLE : La voiture A réalise, comme moyenne, 43 kilom. 130, 41,840 et 37,930. Nous retranchons 37,930 de 43,130; il reste 5.200 Nous soustrayons ce chiffre de 60,000 et nous avons 54,800

La voiture B réalise comme moyenne 51 kilom., 48,120 et 42,760. Retranchant 42,760 de 51,000, il nous reste 8,240 qui, retiré de 60,000 donne 51,760.

La voiture A sera classée avant la voiture B, bien qu'ayant marché à une allure moins rapide; mais elle a maintenu une plus grande régularité de marche.

Pénalisations. — Toute voiture n'ayant pas atteint la moyenne de 30 kilomètres ou ayant dépassé la moyenne de 40 entre deux contrôles perdra un point par kilomètre au dessous de 30 et au-dessus de 40.

Départ. — Les départs seront donnés entre 7 et 8 heures du matin, devant les bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées, à une minute au moins d'intervalle. L'heure de départ est inscrite sur le carnet à la minute près.

Exposition. — A l'arrivée, les voitures concurrentes sont groupées dans un parc clos et couvert où elles resteront exposées. Dans l'après midi, une manifestation sportive, facultative, course ou gymkhana, pourra être organisée, au sujet de laquelle un règlement spécial sera publié en temps voulu

Réclamations. — Toute réclamation devra être présentée au plus tard une heure après l'arrivée du dernier concurrent Elle sera accompagnée d'une somme de 50 francs, qui restera acquise au fond du concours si la réclamation n'est pas admise.

Prix. — Un objet d'art sera décerné à la voiture qui aura maintenu la plus grande régularité de marche pendant l'ensemble des rallies. Un souvenir sera offert au propriétaire de toute voiture ayant pris part aux rallies.

Jury. — Le Jury du concours homologue le classement; prend toutes décisions concernant les réclamations; apporte, s'il y a lieu, toutes modifications au présent règlement dans les cas non prévus Ses décisions sont sans appel.

Responsabilités, — Les concurrents restent soumis à toutes les lois et ordonnances de police qui régissent les régions traversées par eux.

Les conséquences de tout accident dont ils pourraient être causes ou victimes, pendant la durée du concours, sont à la charge des concurrents, les organisateurs déclinant toutes responsabilités

Engagement. — Les engagements sont reçus aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 90, avenue des Champs-Elysées.

Toute demande d'engagement devra être accompagnée d'une somme de cinq francs par rallie, donnant droit à toutes les épreuves de la journée.

La feuille d'engagement devra comporter les noms du propriétaire et du conducteur de la voiture, la marque de fabrique, la forme de la carrosserie, la course, l'alésage et le nombre des cylindres du moteur.

Par le seul fait de sa demande d'engagement, le concurrent déclare avoir pris connaissance du présent règlement et en accepter, sans réserve, toutes les conditions.

CALENDRIER DES PREMIERS RALLIES

Dimanche, 8 février. — Paris-Orléans (118 kilomètres).

Dimanche, 15 février. — Paris-Rouen (130 kilomètres).

Dans cette ville sera organisée, entre une heure et trois heures de l'après midi, une course de côte.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 22 AU 29 DÉCEMBRE

AÉRONAUTIQUE

MOSCOU 22 DÉCEMBRE. - Les aéronautes Hugo Kaulen, Schmitz et Kretz battent le record du monde de distance et de durée en sphérique. Partis de Bitterfeld, ils atterrissent 87 heures apres à Perm, près des monts Oural.

SAMEDI 27 DÉCEMBRE. — Fréjus. — Legagneux bat le record du monde de la hauteur, montant à 6.150 mètres.

CYCLISME

JEUDI 25 DÉCEMBRE. — Paris. — Palais des sports. — *Match Sérès-Darragon* (2 manches : 12 kilom. 500 et 25 kilom.): 1. Sérès.

DIMANCHE 28 DÉCEMBRE. — Palais des sports. — *Course d'une heure derrière motocyclette :* 1. Darragon, 71 kilom. 950; 2. Sérès, a 200 m.

FOOTBALL RUGBY

JEUDI 25 DÉCEMBRE. — Parc des Princes. — Le Stadoceste Tarbais bat le Stade Français par 8 points à rien.

FOOTBALL ASSOCIATION

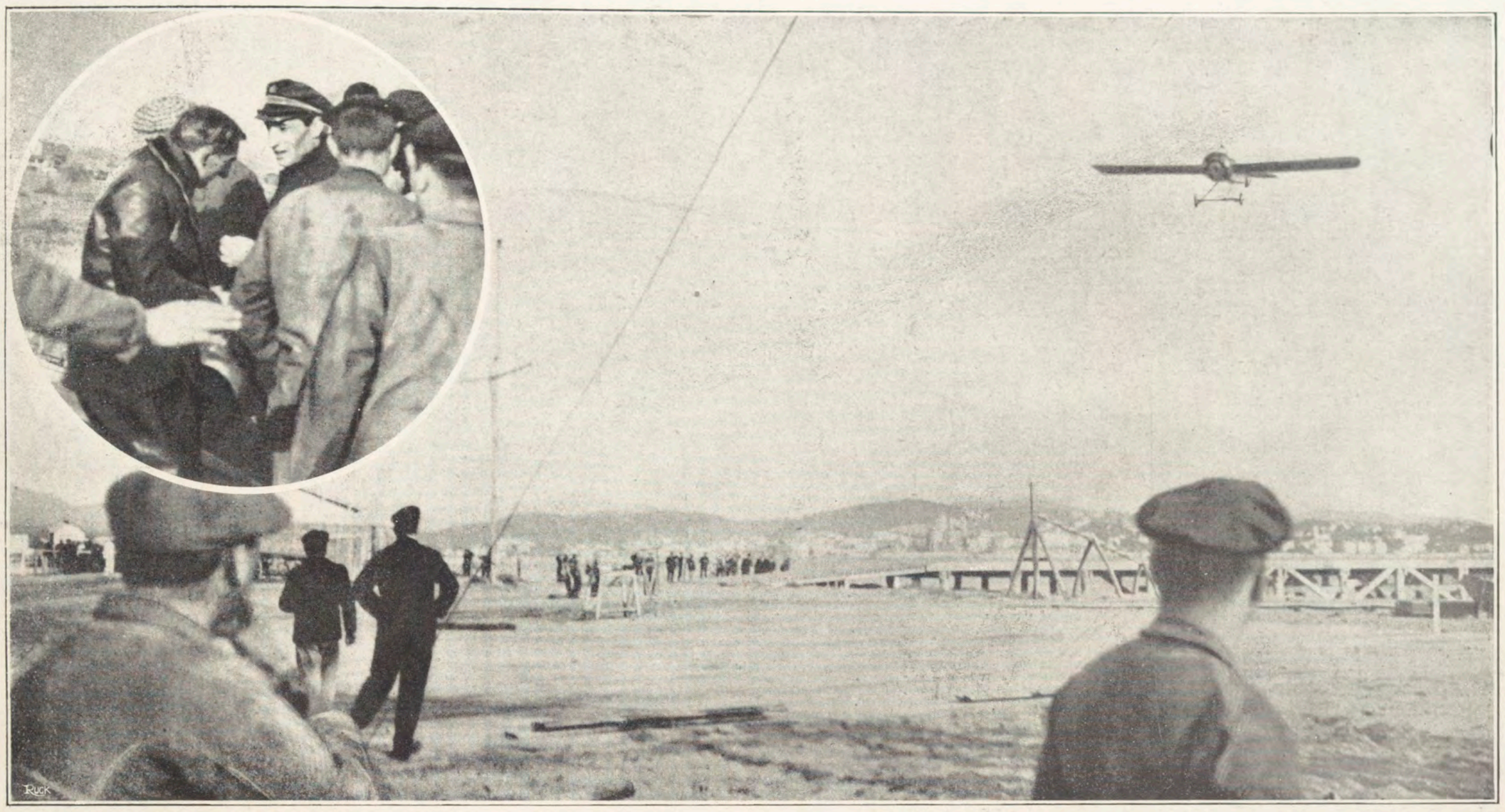
JEUDI 25 DÉCEMBRE. — Paris. — L'équipe de l'U.S.F.A. bat l'Entente Anversaise par 4 buts à 1. Le Farencvarosi Torna Club bat le Red Star par 7 buts à 0.

DIMANCHE 28 DÉCEMBRE. — Paris. — Le Farencvarosi Torna Club bat le Red Star par 5 buts à 1.

HIPPISME

DIMANCHE 28 DÉCEMBRE. — Marseille. — *Prix Massilia* (4.000 m. 12.000 francs) : 1. François-Joseph II à M. Descazeaux (A. Chapman), 2. Perdigail, 3. Valeria. P. M. : gag. 20 fr. 50, pl. 8 francs, 18 francs, 9 francs.

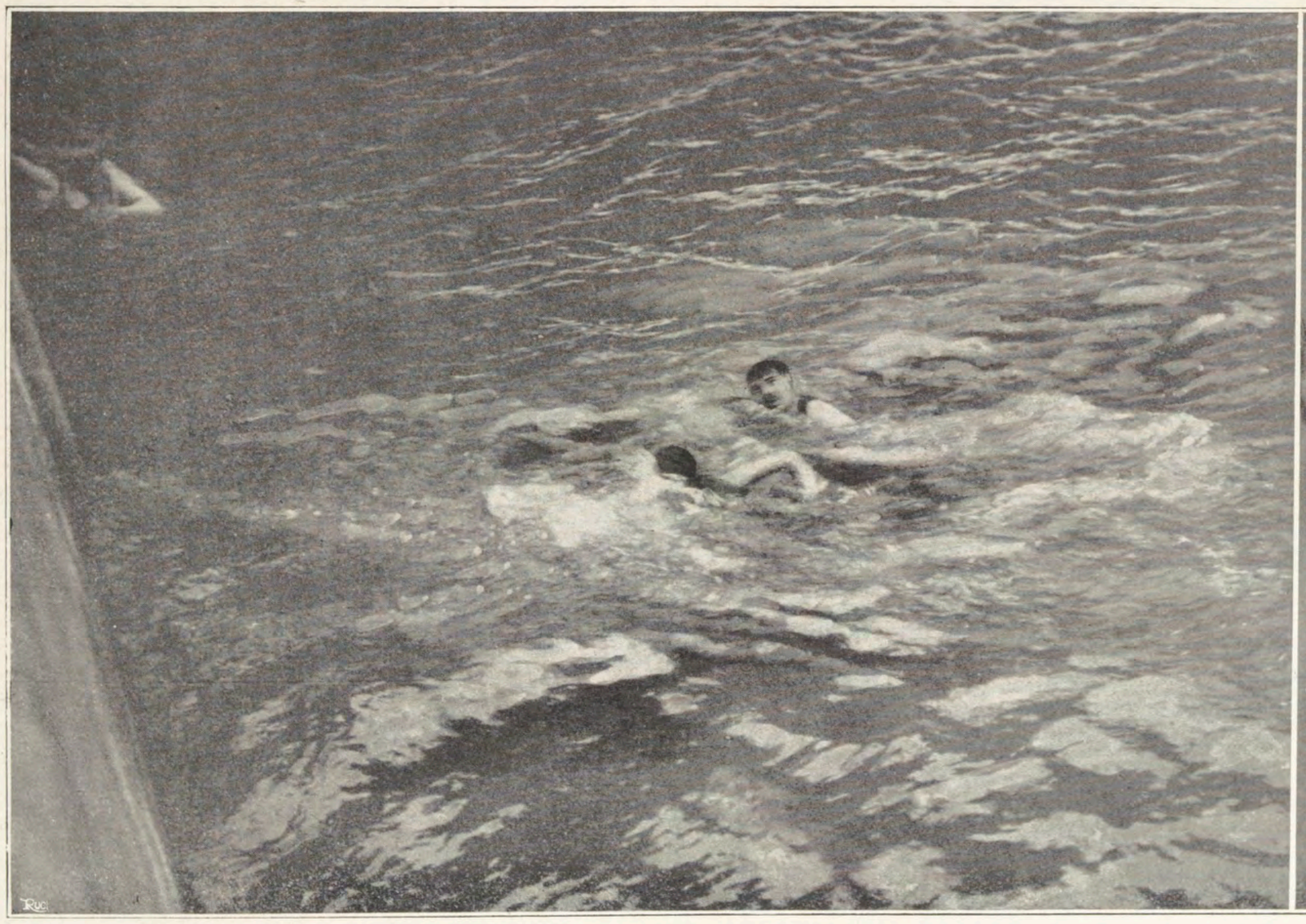
LEGAGNEUX MONTE A 6.150 MÈTRES



L'ATTERRISSAGE DE LEGAGNEUX APRÈS LE RECORD

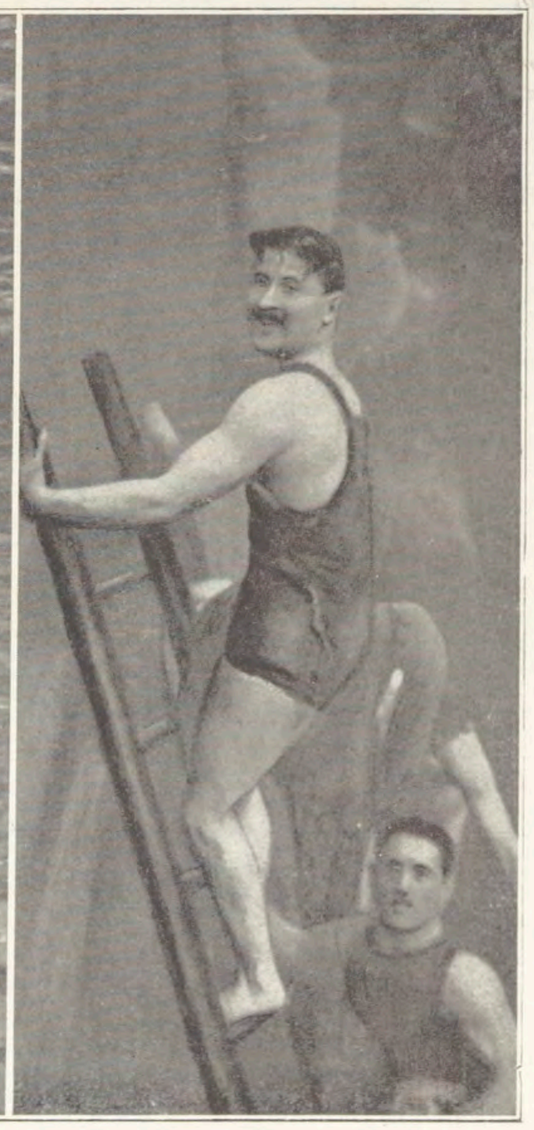
Le 27 décembre, à l'aérodrome de Fréjus, Georges Legagneux a battu le record du monde de la hauteur. Parti à 11 h. 55, il terminait son vol à 1 h. 40, après avoir atteint 6.150 mètres ; l'ancien record appartenait au regretté Perreyon avec 5.880 mètres. En médaillon, Legagneux est félicité par l'enseigne de vaisseau Janvier. (Monoplan Nieuport, moteur Le Rhône 80 chx, magnéto Bosch, hélice Chauvière.)

LA HUITIÈME COUPE DE NOËL



L'ARRIVÉE DE LA HUITIÈME COUPE DE NOËL

Le jour de Noël, s'est disputée la classique épreuve de la traversée de la Seine. L'eau était à la température de 4°. Douze concurrents prirent le départ du haut du ponton du Pont Alexandre III. A 40 mètres de l'arrivée, ils devaient prendre un mannequin et le porter jusqu'à la berge.



MEISTER, LE VAINQUEUR

Meister remporta une fois de plus cette épreuve. Il effectua le parcours en 2 m. 12 s., devant Courbet et Dumont.

DESVOUGES S'APPRÊTE A PLAQUER UN TARBAIS

Le jour de Noël, au Parc des Princes, le Stadoceste Tarbais a battu le Stade Français par 8 points (2 essais et 1 but) à rien. Il est juste de dire que le Stade opposait aux provinciaux une équipe très mixte.

UNE CHARGE DES TROIS-QUARTS STADISTES

Les avants stadistes eurent l'avantage à la touche; ils furent également supérieurs à leurs adversaires, dans la conduite des dribblings. L'arrière Tarbais Caujolle se brisa un doigt au cours de la première mi-temps; il tint néanmoins à reprendre sa place.

LES TARBAIS VICTORIEUX A PARIS. —

La venue des Tarbais à Paris avait attiré, le jour de la Noël, une nombreuse assistance au Parc des Princes. Le Stadoceste, précédé d'une grande réputation, justifiée d'ailleurs par ses performances de ce début de saison, où il battit la section Paloise et fit match nul avec les Bayonnais, les actuels champions de France, triompha des Parisiens après une partie assez mouvementée, écourtée de dix minutes par mi-temps et ce par suite du mauvais état du terrain, rendu excessivement dur par les récentes gelées.

Les visiteurs eurent le meilleur des hostilités, grâce à la supériorité de leurs lignes arrières, ou brillèrent particulièrement, Pourteau que nous eûmes le plaisir d'apprécier à l'ouverture parmi les Probables, Lacoste le rapide ailier sélectionné dans la future équipe de France, Caujolle, notre arrière national, malheureusement blessé au cours de la partie et qui ne pourra tenir sa place contre l'Irlande, Laterrade l'ancien demi de mêlée, également international, en maintes occasions, et enfin Haywards, le joueur anglais, qui initia les Tarbais

UN DÉGAGEMENT DE

Les Tarbais eurent le plus souvent [illegible] Faure, mais ils se mon[illegible]

LAVIGNE RÉUSSIT LE BUT

Le second essai de Tarbes fut amené à l[illegible] quoique plaqué, passa à Lacoste, l[illegible]

NT DE TARBES
allon en mêlée, grâce au talonnage de ent inférieurs à la touche.

UN TARBAIS ARRÊTE UN DRIBBLING STADISTE
Le jeu fut vif de part et d'autre, surtout pendant la seconde mi-temps. Les meilleurs joueurs furent Haywards, Pourteau, Lacoste, Laterrade, Vogt, Faure et Galliay, pour Tarbes; Hercé, Desvouges, Podevin, Garric, Vezzani et C. Delmas pour le Stade.

SECOND ESSAI DE TARBES
uite d'une interception de Haywards qui, el marqua. Lavigne réussit le but.

UN TARBAIS ÉCHAPPE A LA PRISE DE BEAURIN
Le premier essai des Tarbais fut marqué à la suite d'une passe de Laterrade à Pourteau; celui-ci traversa toute la défense stadiste et envoya la balle à Soulié, qui marqua, mais en mauvaise position.

ILS BATTENT LE STADE FRANÇAIS.

aux finesses du Rugby et qui se vit récemment refuser sa licence d'étranger.

Les stadistes, par contre, avaient dû remplacer plusieurs de leurs meilleures unités. C'est ainsi que l'arrière Combes, les trois-quarts Dedet et Lesieur, le demi de mêlée Guilloux, manquant à l'appel durent céder leurs places à des équipiers qui furent loin de faire oublier les titulaires. Le handicap se fit cruellement sentir, mais fort heureusement, les avants parisiens rétablirent l'équilibre en tenant en respect la mêlée adverse, et en se montrant supérieurs à la touche et dans le jeu ouvert. Les débuts de Hercé à l'ouverture furent satisfaisants. Finalement le Stade Français succomba par 8 points (2 essais et 1 but) à 0, les Tarbais ayant marqué un essai dans chaque mi-temps. Le premier, par l'intermédiaire du vétéran Soulié et le second, à la suite d'une fort jolie course de Lacoste, qui déposa le ballon entre les deux poteaux.

Lavigne n'eût aucune peine à transformer. M. Ch. Gondouin arbitrait.

LE DÉPART DES SIX JOURS DE NEW-YORK

Nos lecteurs savent que la course des Six Jours de New-York fut gagnée par les vainqueurs des Six Jours de Paris, Goullet-Fogler. Nous publions la photographie du départ, donné par l'ancien champion Zimmerman. De gauche à droite: Root, Fogler, Moran, Ryan, Hehir, Appelhans, Perchicot, Verri.

AVANT ET APRÈS LES SIX JOURS

Les concurrents européens des Six Jours de New-York sont revenus à Paris, accompagnés de plusieurs Américains, lauréats de Madison, qui vont prendre part à la grande épreuve de Paris. Petit-Breton, Brocco et Verri nous ont rendu visite et ont bien voulu nous donner quelques précisions sur la course New-Yorkaise.

Une fois de plus, nos représentants n'ont pas été favorisés. Et, s'ils n'avaient trouvé une aide précieuse en la personne de notre vieille connaissance Mac Farland, il est probable, qu'écœurés par la partialité des juges et la déloyauté de nombre de leurs adversaires, ils auraient abandonné. Quelques faits prouveront qu'il fallait de leur part une singulière énergie pour accomplir les prouesses que les journaux relatèrent et admirèrent.

Tout d'abord, les Européens ne pouvaient occuper que deux places dans le peloton : la première pour mener le train ou la dernière pour fermer la marche. Il ne pouvait être question pour eux de se faufiler à un autre endroit. S'ils étaient à la corde, ils se trouvaient outrageusement tassés, s'ils se plaçaient à l'extérieur ils étaient balancés. Un jour, Petit-Breton tentait pour la Nième fois de venir dans le peloton Aussitôt, un concurrent arrivait à ses côtés et se mettait en devoir de le bousculer. Le Français réussissait par miracle à ne pas tomber, mais prenait la précaution de repousser avec la main le malhonnête rival. Celui-ci n'hésitait pas et lui envoyait un terrible coup de poing de revers qui ensanglantait aussitôt et le nez et la bouche de Petit-Breton. Vous vous imaginez que le jury allait sévir? Pas du tout. Un rire narquois fut la seule réponse de ces juges si impartiaux. Il fallut que Mac Farland allât se plaindre lui-même et qu'il montrât la honte du procédé pour obtenir qu'une amende punît le coupable. Pendant ce temps, le public ne faisait entendre aucune protestation Je songe au scandale qui aurait éclaté à Paris si pareil fait s'était produit!

Passons à l'emballage de la fin! Verri était le seul Européen au sprint, Perchicot ayant une conception de l'esprit d'équipe tout à fait particulière et ayant aidé Petit-Breton de telle sorte que celui-ci ne put prendre le moindre repos durant toute l'épreuve. Verri était, avec Goullet, l'homme le plus vite du lot. Il fallait donc l'empêcher d'arriver. Sur les neufs coureurs en présence, plusieurs étaient en combinaison et Verri, seul contre tous, comme Petit-Breton dans le dernier Tour de France.

Verri se méfiait de Goullet, l'observait particulièrement et tenait à rester auprès de lui. A l'extérieur, il faisait deux tours dans cette situation. Au troisième, l'Américain Hill venait auprès de lui et commençait à le balancer outrageusement. Verri, très maître de lui, excellent équilibriste, résistait et continuait, Voyant que sa manœuvre avait avorté, l'Américain cherchait autre chose et bousculait l'Italien. Pas plus de succès! Le péril grandissait! Deux tours avant la fin, le rival employait alors un autre procédé, assez original. Il tirait Verri par son maillot et l'obligeait à rétrograder. Là, il réussisssait enfin à éliminer l'Européen des places d'honneur et la course pouvait se terminer. D'ailleurs, pour la première fois, le public goûtait peu le sel de la manœuvre et, s'il ne protestait point, tenait au moins a marquer son écœurement en n'acclamant les vainqueurs que très faiblement. Drôles de mœurs! Ajoutons que le délinquant fut puni d'une amende, ce qui ne fit pas avancer Verri d'un rang dans le classement. Une pénalité qui dut être plus sensible à Hill fut prise par Mac Farland, toujours défenseur de nos représentants : il devait emmener ce singulier Américain en Europe et immédiatement rompit son contrat. Cette excellente leçon portera-t elle ses fruits? Nous l'espérons.

Je reviendrai, en terminant, sur la course merveilleuse fournie par Petit-Breton, Brocco et Verri. Je ne parlerai pas de Perchicot, qui fut loin d'être brillant. Les journaux furent unanimes à proclamer la valeur, le courage et la résistance des trois Européens. Appelhans et Packebusch, eux aussi, furent très appréciés. Mais tout le succès alla aux trois premiers nommés. C'est grâce à eux que les records tombèrent et que l'épreuve fut passionnante de bout en bout.

Nous avons vu à l'œuvre Brocco et Petit-Breton dans les Six Jours de Paris. Ils nous ont prouvé quels trésors d'énergie ils possédaient. Ces deux hommes, faisant équipe ensemble, gagneraient, semble-t-il, avec plus d'un tour d'avance. Personne ne pourrait les mettre en échec. Mais ce que nous savions moins, c'était la qualité de Verri dans une épreuve aussi longue. Or, ses deux camarades ne tarissent pas d'éloges sur lui. Ils le considèrent comme un grand champion de la spécialité et les Américains surent le récompenser, lui, ainsi que Petit-Breton et Brocco, de ses enlevages admirables, de ses démarrages continuels et de son train de record. Ce sont là trois hommes d'élite et il faut espérer que nous les verrons dans les Six Jours de Paris. Petit-Breton fera équipe avec Poulain : parfait, et le Vélodrome d'Hiver, oubliant ses rancunes, a tenu à s'occuper avant tout du public. Verri et Brocco qui émerveillèrent les Yankees, seront engagés. Ne pas les opposer aux autres teams aurait constitué une faute que la foule n'aurait pas pardonné aux organisateurs. Ceux-ci font du sport et l'encouragent. Verri et Brocco furent au-dessus de tout éloge à New-York et l'équité la plus stricte exigeait qu'on les mît en ligne à Paris, sans quoi nous aurions été obligés de reconnaître que les mesquineries et les inimitiés personnelles triomphaient au Palais des Sports du point de vue purement sportif et de l'intérêt du public.

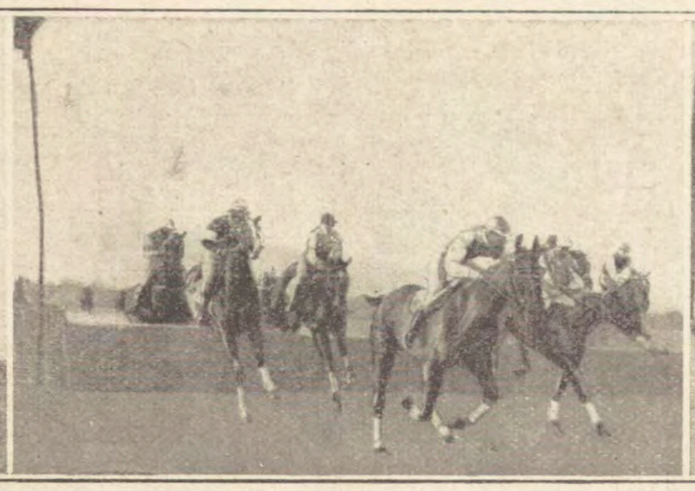
Sachons gré encore aux impresarii de l'épreuve, désormais classique, d'avoir fait appel à Verri et à Brocco. Ces deux hommes montreront par leur valeur et leur entrain, que le choix n'a pas été mauvais. Cet incident étant réglé, nous aurons maintenant, dans les Six Jours de Paris, une liste de concurrents comme il n'en a jamais été admiré, jusqu'ici, dans une épreuve semblable.

J. M.

LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE

L'arrivée d'Arbidi, le vainqueur du cross d'ouverture du Littoral, disputé à Marseille.

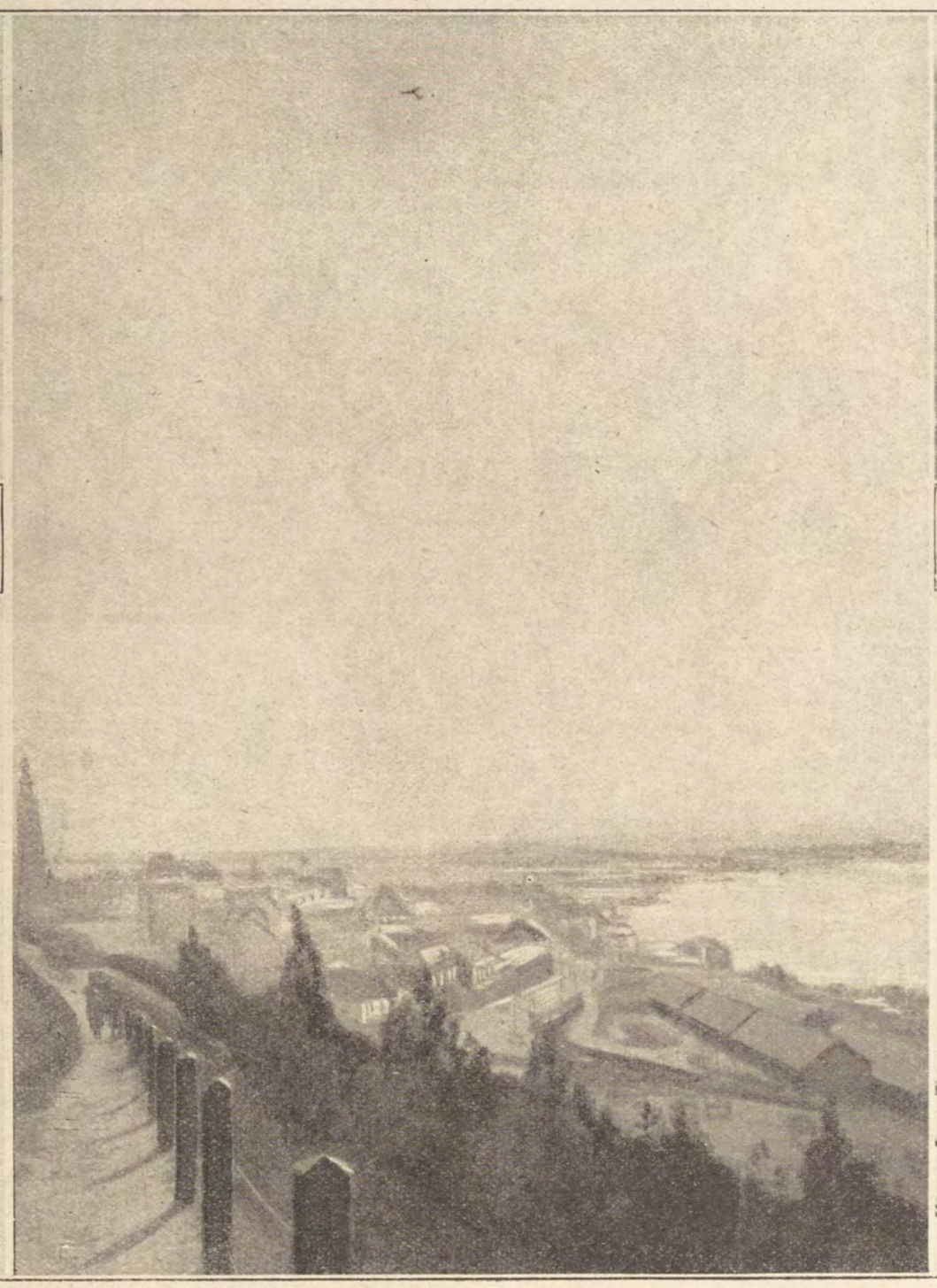
L'équipe du 9e d'artillerie de Castres, qui, commandée par Burgun, l'international, a battu, à Montpellier, le 16e d'artillerie, par 3 points à 0.



Le Prix de Morlaas (haies, handicap, 2.900 mètres, 15.000 francs), disputé à Pau, le 21 décembre, a été gagné par Rive Gauche, à M. Ch. Brossette, (F. Williams).

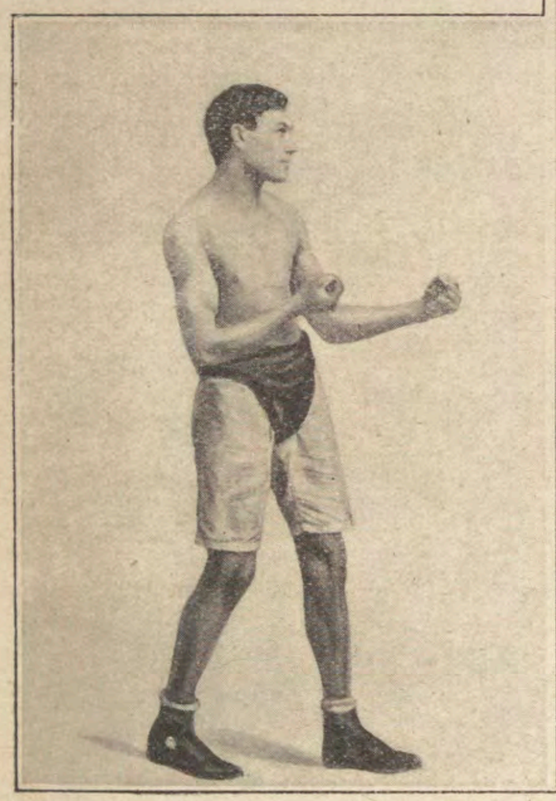
Olieslagers, l'excellent aviateur belge, qui a, lui aussi, bouclé la boucle sur son monoplan Blériot.

Pégoud s'apprêtant à effectuer le looping en compagnie de notre confrère Guymon. (Monoplan Blériot.)



L'arrivée de Védrines à Belgrade. On sait que le populaire aviateur, qui était parti de Nancy, est arrivé à Héliopolis, après dix étapes seulement. (Monoplan Blériot.)

Le match, qui opposait l'équipe d'Association de l'U.S.F.S.A., à l'Entente Anversoise, a été gagné par les Unionistes par 4 buts à 1.



Léon Bédoud, un jeune boxeur poids plume, qui a fait des débuts intéressants.

L'Américain Frank B. Greer, qui a lancé un défi à Barry, le champion du monde d'aviron.

Le Farencvarosi Torna Club, le club d'association champion de Hongrie, a battu le Red Star par 2 fois, la première fois par 7 buts à 0 ; la seconde par 5 buts à 1.

Le 28 décembre, dans le bassin de l'Arsenal, l'Union Française de Natation organisait une fête nautique. Voici les concurrents du Grand Prix du Conseil Municipal, avant le départ.

Le cross cyclo-pédestre de l'Union Vélocipédique de France s'est disputé dimanche dernier, dans la forêt de Fontainebleau. Pélissier, le vainqueur, effectua les 12 kilom. en 40 minutes.

PENDANT LA COUPE D'ANGLETERRE 1913

La Coupe d'Angleterre est certainement la plus importante épreuve du monde de football association. La finale attire, chaque année, plus de 100.000 spectateurs. Sur ce document, on aperçoit, en arrière de la touche, la foule massée du haut en bas des gradins.

QUELQUES BEAUX COUPS D'ASSOCIATION

PAR L. LONBAR

Dans le football association, les coups de botte célèbres sont excessivement nombreux. Les citer tous, serait passer en revue les principaux matches régionaux, interrégionaux et internationaux qui se sont disputés de 1892 à nos jours.

Plusieurs volumes n'y suffiraient pas, surtout si l'on veut bien considérer que, dans de telles parties, il se donne des centaines de coups de botte pendant les quatre-vingt-dix minutes que dure un match, dont une dizaine environ méritent amplement de passer à la postérité.

Les coups de botte célèbres sont généralement qualifiés de tels par les partisans du club qui en a bénéficié soit pour l'obtention d'un championnat, soit pour la possession d'une Coupe renommée. C'est ainsi, et pour en tirer un exemple, que j'imagine que le Gallia Club a dû inscrire sur son Livre d'Or le nom de Jouve, qui marqua le but, — le seul de la partie — qui lui permit d'inscrire pour la première — et la seule fois d'ailleurs — son nom sur le glorieux palmarès du championnat de France, en 1906, lors de son match contre le Racing Club de Roubaix.

Dans le même ordre d'idée, je pense qu'il sera difficile aux supporters du Racing Club de France d'oublier les deux buts marqués par l'Anglais Asthley contre le même Racing de Roubaix dans la finale du championnat de France 1907. Asthley, qui généralement tenait le poste d'arrière, voyant les Roubaisiens mener un quart d'heure avant la fin, par deux buts à un et sentant le peu d'efficacité des coups de botte de ses avants, permuta avec l'un d'eux et réussit par de savants dribblings, en conduisant son action personnelle jusque devant les buts adverses, à marquer deux points au milieu du plus fol enthousiasme des partisans du Club doyen. D'ailleurs, le Racing se présentait l'année suivante, à nouveau et pour la même épreuve, en finale, et contre les mêmes adversaires. Cette fois, ce furent les champions nordistes qui triomphèrent, grâce également à un fameux coup de botte. Les spectateurs de ce match mémorable se rappelleront toujours, que lorsque, à égalité par 1 but à 1, les deux antagonistes cherchaient, après plusieurs prolongations, à obtenir le point décisif, l'on vit Peacock, le centre demi du onze nordiste, du milieu du terrain et d'un formidable shot plongeant, tromper le gardien des buts parisiens et marquer le « winning goal » sous les applaudissements frénétiques des Roubaisiens présents.

UN EXPLOIT DE CYPRÈS

Mais le premier coup de botte vraiment célèbre appartient à Cyprès. Ce fut, la date et le fait m'en sont encore clairement présents à la mémoire, au cours d'un match franco-anglais le samedi 12 mars 1904 au Vélodrome du Parc des Princes. L'année précédente, pour la première fois, les fameux Corinthians nous avaient rendu visite. Ils écrasèrent nos nationaux par 8 buts à 0, sans avoir un seul instant au cours de la partie paru à l'ouvrage, et après avoir donné l'impression qu'ils auraient pu augmenter leur score, s'ils avaient voulu se donner la peine de s'employer. Nous nous félicitâmes cependant de la belle défense des Français, mais nous estimâmes cependant qu'il coulerait encore beaucoup d'eau dans le « Channel » avant que nos attaquants aient une petite chance de percer les formidables lignes arrières de nos visiteurs.

Or, l'année suivante, un club professionnel anglais, le Southampton F. C. était dans nos murs. Nous nous attendions à un nouvel effondrement des nôtres. Nous ne fûmes cependant battus que par 6 buts et, chose plus extraordinaire encore, l'un des nôtres, Cyprès, après avoir pris de vitesse les deux arrières anglais — le célèbre joueur actuel du Club Français avait alors quelques années et du ventre en moins — envoya d'un coup de botte excessivement sec et sûr, la balle dans les mains du « keeper » anglais. Ce dernier ne put s'assurer la possession du ballon, dégagea faiblement et Cyprès d'un nouveau coup de botte, du gauche, mit cette fois le ballon hors de portée de son adversaire. Ce fut le premier but marqué contre les Anglais et je n'ai pas besoin de vous dire que pendant cinq minutes la foule trépigna d'enthousiasme.

Quelques mois plus tard, le 16 avril 1904, les Corinthians nous rendirent à nouveau visite et cette fois encore nous eûmes de fortes émotions. Non seulement nous surprîmes les visiteurs en marquant les deux premiers points de la partie, mais nous augmentâmes ensuite notre score de deux autres buts. Nous n'en revenions pas sur la touche et déjà nous nous demandions si nous n'allions pas sortir victorieux de ce combat. Hélas, la joie fut de courte durée, car Geo Smith — le Zimmerman de l'Association, comme l'appelait Manaud dans les gazettes de l'époque — et ses partenaires, réussissaient à faire entrer 11 fois la balle dans nos filets.

UN QU'IL NE FAUT PAS MANQUER

C'est le coup de pied de dégagement du gardien de but. Souvent le sort de l'équipe en dépend.

LES DÉGAGEMENTS PRÉCIEUX

Depuis ces époques, déjà si reculées, le temps passe et les mollets se rouillent, le nombre de coups de botte donnés victorieusement par les nôtres, au cours des matches internationaux, est assez coquet. Hélas ! celui des teams qui réussirent à nous battre est encore plus imposant.

Il ne faut cependant pas considérer que tous les coups de botte célèbres ont été le seul apanage de nos joueurs d'attaque. Certes, l'obtention d'un point, par un shot vigoureux ou adroit, doit être mentionné, mais il ne faut pas non plus oublier que les coups de botte de nos défendants ont souvent empêché nos adversaires de marquer. Citerai-je les dégage

UN COUP DE PIED DE VOLÉE

Sur notre photographie, le gardien de but, bousculé, dégage du poing mais insuffisamment, si bien qu'un avant adverse reprend le ballon de volée et marque.

ments précis et souples des arrières célèbres qui ont nom Bilot, Sergent, Canelle, Fontaine, Hanot, ceux plus vigoureux des Gindrat, Verlet, Gamblin, Gravier, etc.,etc. Pour être moins « à effet », mais souvent plus utiles à leurs camarades, nous devons rappeler ceux de nos demis fameux les Allemane, Moigneu, Ducret, Barreau et de combien d'autres, parmi lesquels nos gardiens de buts, Chayriguès, Beau, de Gastyne, Guichard, Parsis.

DEUX COUPS CÉLÈBRES

Le coup de botte célèbre demeurera cependant, pour le spectateur, l'apanage de l'avant.

Mesnier par ses shots rapides et à ras de terre, Royet pour sa merveilleuse façon de placer ses balles, Cyprès par ses shots plongeants, R. Dubly, par ses « cross shots » en vitesse, ont été ou sont encore actuellement, chacun dans leur spécialité les rois du coup de botte, tout comme jadis Peltier et de nos jours Maës, ont acquis auprès des foules une grande renommée, pour leur façon de placer la balle dans les filets en se servant plus spécialement de la tête.

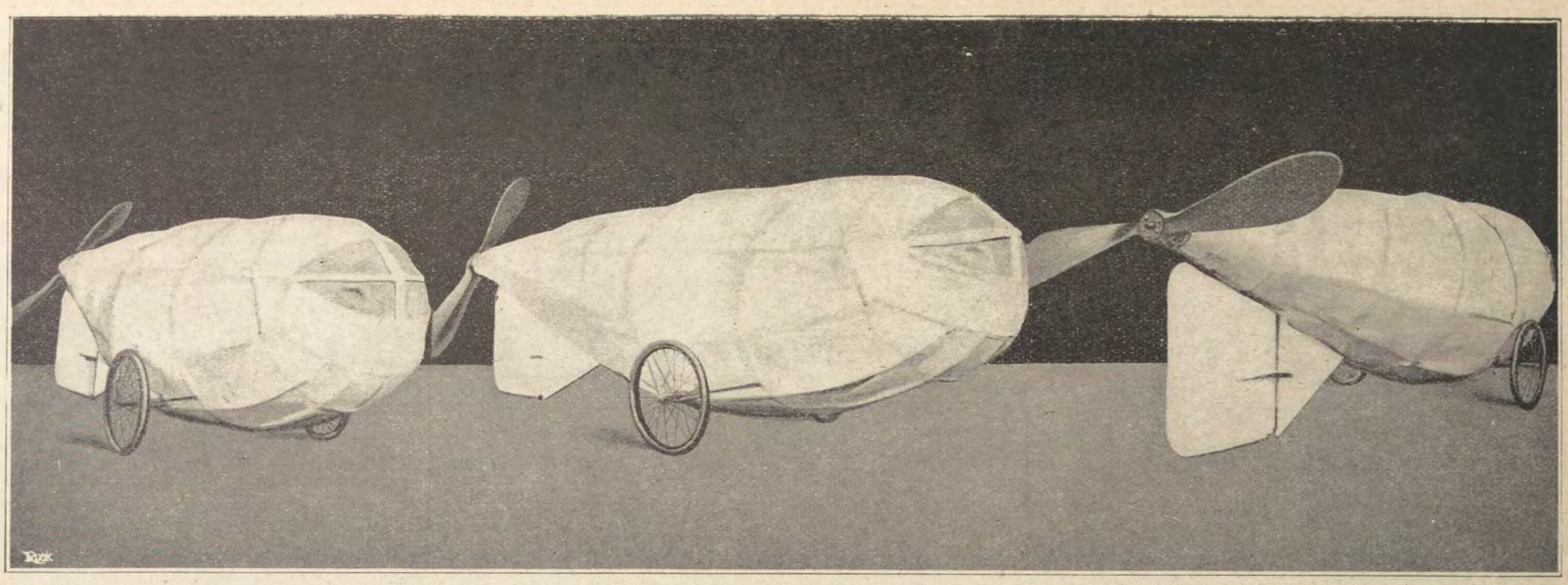
Pour terminer, je citerai deux coups de botte célèbres, entre autres, par leur puissance. Le premier est à l'actif de Verlet, « Joseph » pour les habitués de Charentonneau, qui, au cours d'un match C. A. de Paris-A. S. Française en 1910, jouait centre demi. Il plaça, des quarante mètres, en demi-volée, un shot d'une telle force, que le ballon, véritable boulet de canon, envoya le gardien de but des rouge et noir, de Bardyère, au fond des filets ; le soulevant littéralement. Et ceci, je vous le garantis, n'est pas une « galejade » méridionale !

Le second, antérieur en date, est à l'actif d'Eucher qui, pourtant, était loin de posséder les moyens de Verlet. L'ailier droit de l'A. S. Française mesurait 1 m. 60 et devait bien peser dans les 55 kilog. En 1906, au cours d'un match de sélection, Eucher plaça un shot qui frappa la barre transversale du but, par en dessous, avec une telle force que l'un des montants sortit de terre d'environ cinquante centimètres !

L. LONBAR.

UN BEAU COUP DE PIED DE DÉGAGEMENT

L'association exige une grande précision et beaucoup de sang-froid. Le bon gardien de but doit savoir se servir aussi bien du pied droit que du pied gauche.



TROIS VUES DE L'AVIETTE DU PILOTE MILITAIRE DIDIER

Depuis cinq années, l'aviateur militaire A. Didier étudie la question de l'avie'te. Le fuselage de son appareil a l'aspect d'un corps d'oiseau. Le pilote enfermé à l'intérieur actionne avec les bras et les jambes un mécanisme, sur lequel est fixée une hélice à deux pales, tournant à 800 tours.

L'HOMME PEUT-IL VOLER?

PAR A. DIDIER

A examiner les stands du Salon de l'Aéronautique, on croirait vraiment que l'homme a définitivement conquis l'espace et qu'il n'a plus rien à chercher.

On va plus loin, on va plus haut, on va plus vite, mais y a-t-il beaucoup de différence entre l'aéroplane actuel et celui des premières envolées? L'avion d'aujourd'hui est extrêmement mieux construit, mais cette question mise à part, le principe n'est-il pas resté le même? On a expérimenté des combinaisons assez variées de monoplans, de biplans, voire même de multiplans, mais pour en finir, n'est-ce pas toujours ce même poids monstrueux supporté par des surfaces rigides, au gauchissement près, et tracté par un nombre respectable de chevaux-vapeur.

Cet état stationnaire de l'aviation ne peut durer indéfiniment.

Les accidents, souvent mortels, hélas! sont inhérents à l'aéroplane lui-même, à son erreur de principe, parce que l'aviation a fait fausse route : l'heure est venue maintenant de chercher ailleurs.

Une automobile de vingt chevaux atteint facilement la vitesse de 100 kilomètres à l'heure; quel aéroplane basé sur les principes admis généralement oserait prétendre à ce résultat? Depuis que l'aviation existe, on n'a vu qu'une chose, la résistance de l'air, celle qui sustente, dit-on, mais on a considéré la résistance à la pénétration comme quantité négligeable; c'est pourquoi il existe tant de monstres de résistance dont le biplan est le prototype. On aura une idée de la résistance de ces appareils en songeant que la petite plaque d'un indicateur de vitesse Etévé (0 m. 050 × 0 m. 050) s'équilibre en vol à 300 grammes. Le monocoque Deperdussin constitue à ce sujet un acheminement vers le progrès, mais il faudrait encore bien le modifier pour en faire un projectile idéal. On gagnerait beaucoup en vitesse, si tout ce qui est extérieur disparaissait.

Voyons plutôt l'oiseau qui, en l'air, allonge le cou, replie ses pattes, efface sa queue ; n'est-il pas notre maître, notre seul modèle ? Songeons un peu plus au mot de Bacon qui nous recommande d'obéir aux lois de la nature afin de triompher d'elle.

On admet que la résistance de l'air porte l'aéroplane, mais qui le prouve? Elle s'exerce alors sous les ailes grâce à l'incidence, mais si elle s'exerçait sur le corps? Il est des surfaces qui portent sous une incidence nulle et même négative; alors que devient la résistance dans la loi du sinus? On a oublié le travail logique des filets d'air, l'influence du dos de l'aile, le volume d'air déplacé, la masse, la pesanteur, en un mot on n'a pas su comprendre jusqu'ici le génie de dame Nature.

L'oiseau est une double turbine dont les ailes sont les canaux qui captent l'air et le rejettent sur la partie postérieure du corps où il agit par pression bi-latérale; ajoutons à cela une légèreté extraordinaire, une résistance nulle, une merveilleuse souplesse et nous aurons le secret de l'Aviation Nouvelle à la portée de tous.

M. Bunau-Varilla, avec sa bicyclette-torpille, a réalisé une moyenne de 53 kilomètres à l'heure; cet exploit ne parle-t-il pas en faveur de la suppression des résistances dans toutes les locomotions par l'emploi des formes fuselées progressant par réaction?

Le problème de l'Aviette n'apparaît plus maintenant comme un mythe, un rêve sans espoir; il n'est des choses impossibles que parce que l'on s'est habitué à les regarder comme telles.

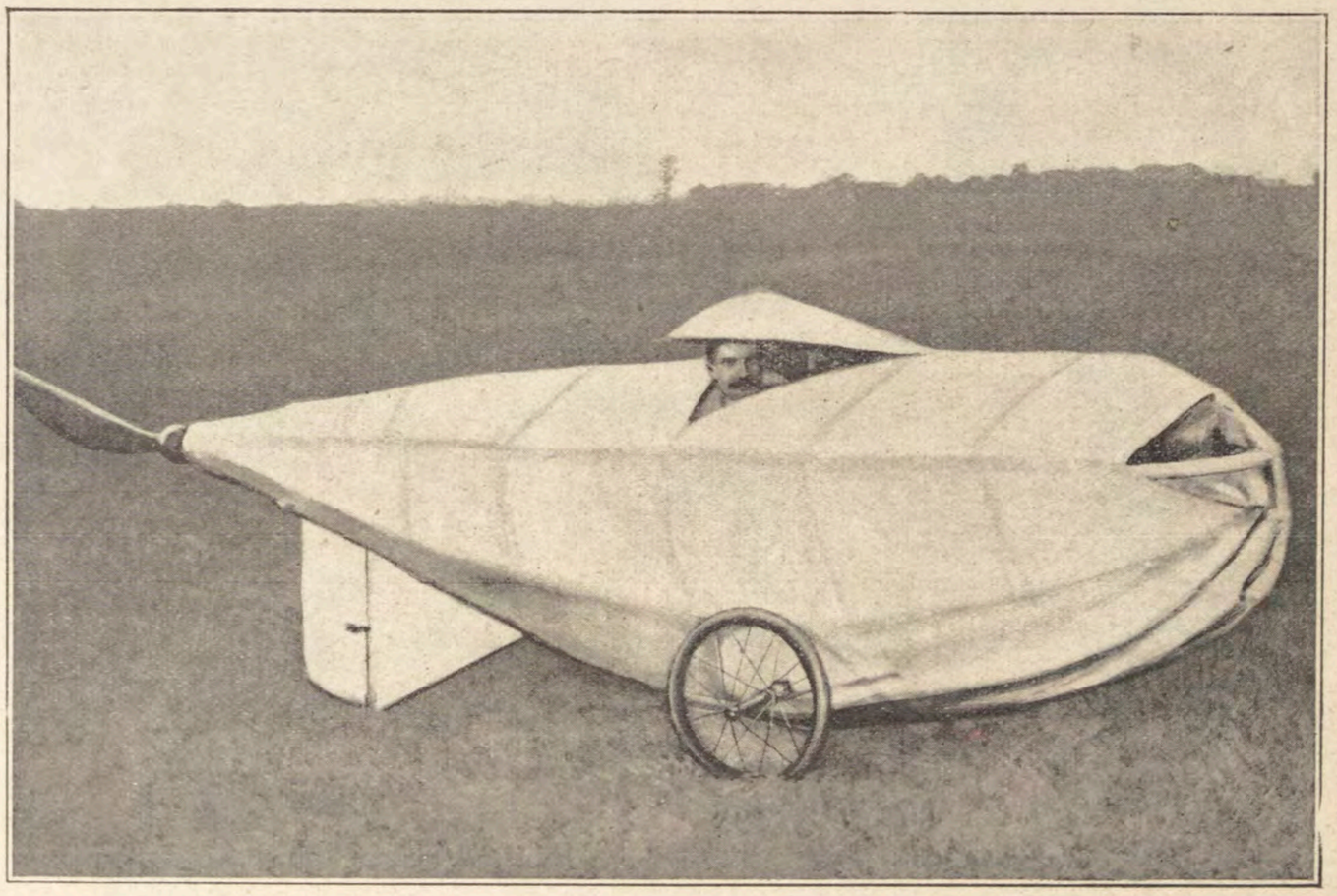
Je viens d'effectuer en ce sens, sur l'aérodrome de Maubeuge, des essais très intéressants qui confirment les idées que j'expose sur la question qui est l'objet de mes recherches depuis cinq années.

Après maints essais de modèles réduits et de chariots tractés par une hélice, je viens d'établir un fuselage ayant l'aspect d'un corps d'oiseau sans tête, dans lequel le pilote, complètement enfermé, actionne, par l'intermédiaire des bras et des jambes, un dispositif mécanique sur lequel est fixée une hélice à deux pales tournant à 800 tours environ. Le corps est entièrement entoilé et l'avant est recouvert d'émaillite solidifiée, afin de permettre au pilote de voir le sol; à l'arrière, se trouve un gouvernail de direction muni d'un galet et prolongeant un empennage fixe. Le tout repose sur deux roues montées élastiquement. Il est à remarquer surtout que l'hélice est tout à fait en arrière du corps et qu'elle travaille alors dans les meilleures conditions possibles, en toutes ses parties, à cause de la parfaite répartition des filets d'air sur le fuseau; elle permet, dans ces conditions, la récupération partielle de l'effort moteur dépensé pour la progression. Or, c'est la diminution de cet effort qui est importante, puisque seule, dans l'avenir, elle fera naître l'aéroplane économique, léger, vite.

Le 18 décembre, à plusieurs reprises, contre un vent d'environ 15 mètres à la seconde, l'appareil roula par la seule poussée de son hélice sur des parcours de 150 à 200 mètres effectués en terrain non préparé, à une vitesse atteignant 12 à 15 kilomètres à l'heure.

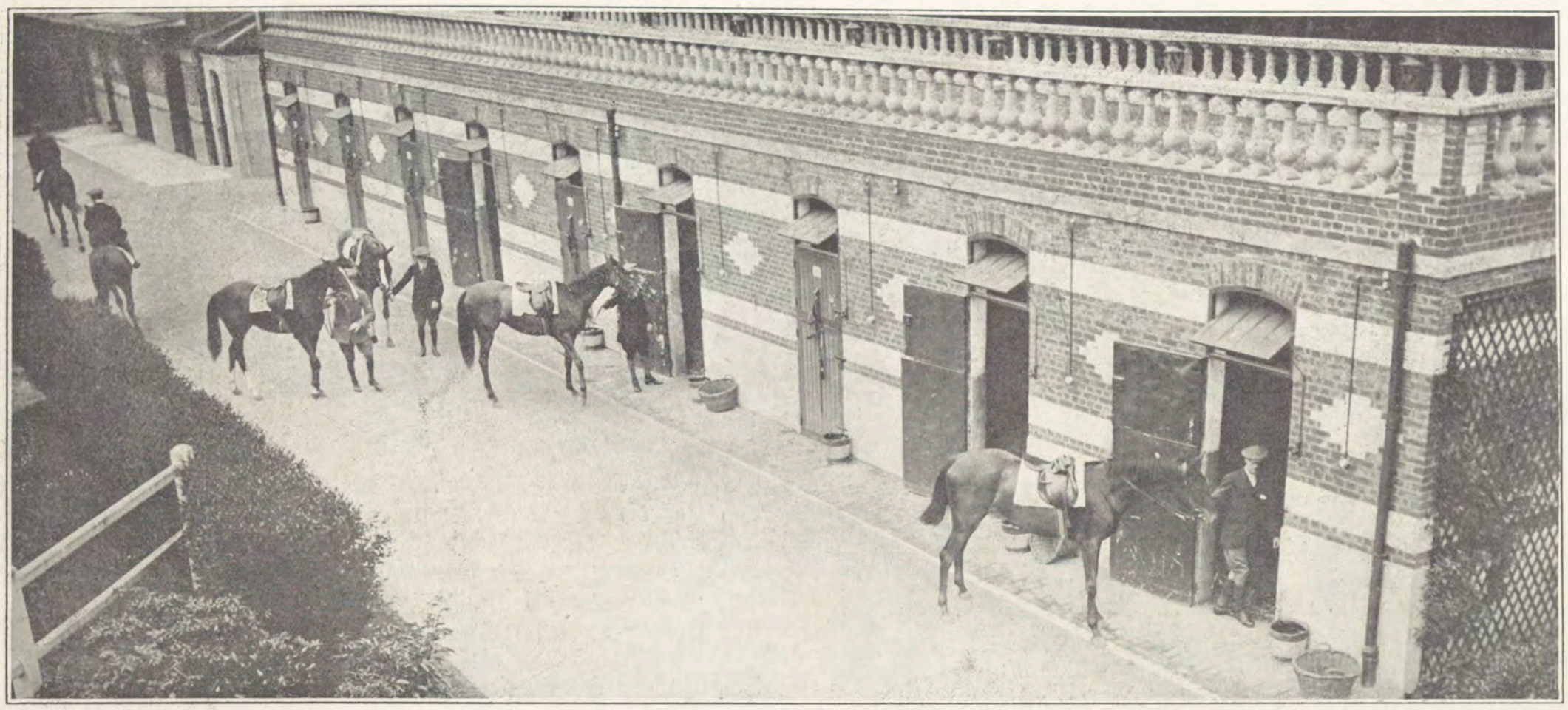
A cette expérience, ont assisté le commandant Yence chef du centre d'aviation de Maubeuge et les lieutenants aviateurs Redelsperger, Ravissa et Rochette de l'escadrille quatre. Mais, j'espère faire mieux d'ici peu.

A. DIDIER.



AVANT LE DÉPART

Le sergent aviateur, A. Didier espère résoudre avec sa torpille le problème du vol humain, qui semblait jusqu'ici irréalisable.



LES ÉCURIES DE MICHEL PANTALL.

Malgré l'hiver, les chevaux sortent tous les jours, font un ou deux canters, puis prennent un bon galop, travail qui maintient leurs muscles en état.

PROPOS D'HIVER

PAR RENÉ RIONDET

Pendant la période qui s'étend du 15 novembre aux environs du 15 mars, les hippodromes de plat sont, de part les prescriptions du code des courses, rigoureusement fermés.

Avec une sage prévoyance, la Société d'Encouragement s'est toujours refusée à porter atteinte à cette règle ; malgré des sollicitations diverses, elle a maintenu cette phase de repos, pendant laquelle les chevaux de la spécialité restent à l'écart des compétitions du turf.

Il ne faudrait pas toutefois prendre cette expression de repos dans son sens absolu ; qu'on ne s'imagine ni les chevaux paresseusement vautrés dans leurs boxes, ni les lads envoyés en congé, ni les entraîneurs mettant la clef sous la porte et allant passer trois mois de vacances dans des stations hivernales ou sur la Côte d'Azur.

Dans la préparation générale du pur sang, la saison d'hiver tient une place aussi considérable que n'importe quelle autre époque de l'année.

A un point de vue spécial, elle possède même une importance toute particulière, car c'est la date du premier janvier qui marque l'officiel anniversaire de naissance de tous les chevaux de course.

Cette question mérite quelques développements.

L'époque de la monte chez le pur sang s'étend du 15 février au 15 juin. Comme les poulinières portent leur fardeau pendant une durée d'environ dix à douze mois, les produits naissent généralement entre les mois de février et de juin.

Il était nécessaire d'adopter une règle unique en vue de fixer l'âge auquel se rapportent la plupart des conditions de courses. On a donc admis, pour loi commune, que les chevaux seraient « considérés comme prenant leur âge à partir du premier janvier de l'année de leur naissance ».

Par exemple un produit, né au mois d'avril 1910, est réputé être né le 1er janvier 1910 ; pendant toute l'année, il est foal. Le 1er janvier 1911, il prend un an et reste yearling jusqu'au 1er janvier 1912, date à laquelle il entre dans la catégorie des deux ans ; et ainsi de suite.

On voit que, parmi les deux ans débutant à la fin du mois de juin, il s'en trouve certains qui ont un peu plus de vingt-cinq mois, tandis que d'autres peuvent avoir près de trente mois. Et cet écart, dont les effets vont en s'affaiblissant, est particulièrement sensible au commencement de la carrière.

Dans ces conditions, on conçoit que les éleveurs s'efforcent de faire naître leurs produits le plus tôt possible. Cette ardeur se trouve cependant refrénée par trois sortes de préoccupations diférentes : tout d'abord, il faut tenir compte de l'opportunité et de la commodité de la monte ; ensuite, il est bon de se rappeler que le produit précoce est susceptible d'avoir à subir, pendant les premiers jours de son existence, les rigueurs de la température ; enfin, il faut éviter par-dessus tout la naissance prématurée avant le 1er janvier.

Dans ce dernier cas, l'application de la règle que nous avons énoncée plus haut, est fatale. Le poulain, qui naît le 25 décembre, est réputé avoir un an six jours après sa venue au monde ; il se trouve donc affligé d'un retard variant entre sept et onze mois, vis-à-vis d'animaux qui, appartenant réellement à la génération précédente, seront considérés pendant toute sa carrière comme étant du même âge que lui.

L'un des exemples les plus fameux d'une pareille mésaventure est celui de Bête à Chagrins, une fille de Vertugadin et La Baleine appartenant à M. Edouard Fould.

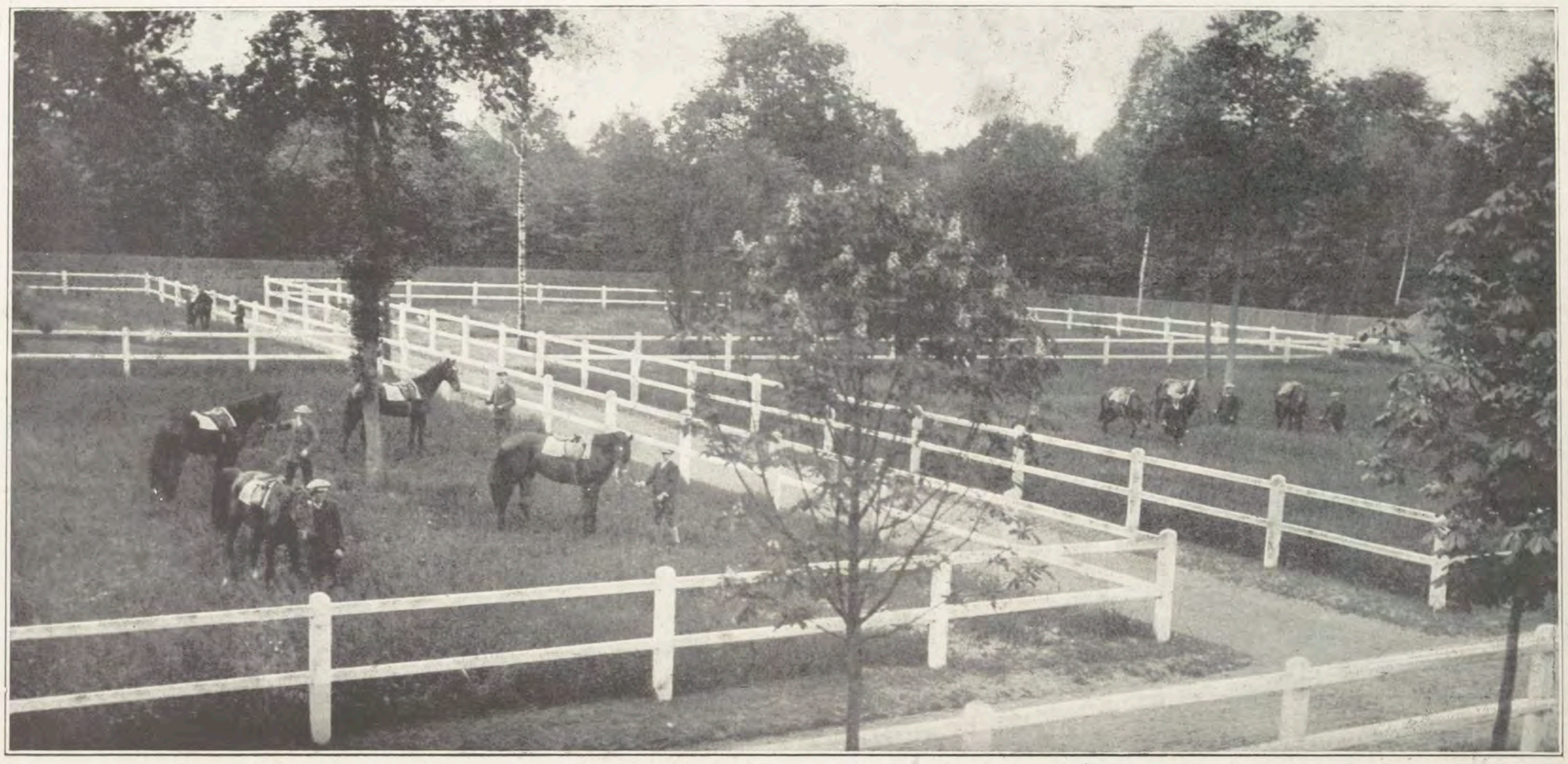
Cette pouliche était née dans les derniers jours de l'année 1875. Elle ne parut naturellement pas sur le turf en 1877 et ses débuts furent retardés jusqu'au 8 septembre 1878 ; elle avait alors deux ans et un peu plus de huit mois, tandis que ses adversaires, réputés ses contemporains, avaient trois ans révolus depuis cinq mois environ.

Ce désavantage ne l'empêcha pas de triompher d'une courte tête dans sa première sortie, qui eut lieu à Villeneuve-sur-Lot ; ce 8 septembre 1878, elle courut d'ailleurs deux fois dans la même réunion, mais elle fut battue d'une longueur dans sa seconde tentative. Après avoir remporté une autre victoire à Auch, elle essuya cinq échecs très honorables, se plaçant notamment seconde dans le prix des Tribunes (handicap) à Chantilly.

En 1879, sur sept courses, elle s'adjugea cinq succès. Elle fit sa rentrée à Longchamp, le 28 septembre, dans le prix de Madrid qu'elle enleva facilement à Doublon et Mérovée ; après avoir été placée dans le prix de la Forêt et seconde dans le prix de la Table à Chan-

DANS L'ALLÉE DES AIGLES.

C'est pendant les mois d'hiver, que les jeunes produits sont essayés.



CHEZ L'ENTRAINEUR MICHEL PANTALL

Cette photographie a été prise au printemps, mais elle aurait pu tout aussi bien l'être ces jours derniers, car les chevaux, à cette époque de l'année, font à très peu de chose près, le même travail que dans la belle saison.

tilly, elle moissonna quatre victoires en province : une à Tours, une à Marseille et deux à Bordeaux.

En 1880, elle courut dix-neuf fois et gagna sept fois : une course à Bordeaux ; le prix du Point du Jour, puis le prix du prince de Galles à Longchamp ; une course à Nantes et une autre à Limoges ; le prix de la Porte Maillot à Longchamp ; un walk over à Périgueux. L'une de ses belles performances fut sa place de seconde à Chantilly, dans le prix d'Apremont, entre Le Destrier et Castillon.

Telle fut la carrière de cette pouliche née sous une mauvaise étoile, bien que cette étoile fût sans doute bien près d'être celle des Rois Mages ou celle des bergers. On peut affirmer sans imprudence que, si elle était venue au monde à l'époque normale, elle aurait joué un rôle important dans sa génération.

Cette échéance du 1er janvier n'a pas toujours été la date fatidique destinée à fixer l'anniversaire général des pur sang. C'est seulement en 1834 qu'elle fut adoptée en Angleterre, et encore pour les épreuves disputées à Newmarket ; mais la réforme ainsi commencée s'étendit peu à peu et devint règle formelle en 1858.

Jusqu'à cette période, l'âge des chevaux de course était compté à partir du 1er mai.

Il ne manque pas de nos jours, de spécialistes qui demandent un retour vers un pareil état de choses. Devant la Commission royale anglaise qui se livra à une enquête sur l'élevage du pur sang, il y a environ vingt-cinq ans, le fameux entraîneur John Porter soutint cette opinion.

Il exprima l'avis que la date commune fixant l'âge des chevaux devrait être reculée jusqu'au 1er avril, ou tout au moins jusqu'au 1er mars. Les éleveurs devant s'arranger ainsi, pour faire naître leurs produits immédiatement après cette date.

D'après M. Forter, les avantages d'une semblable mesure seraient indiscutables : dès le mois d'avril, la température est plus clémente, donc moins de risques de maladie ; vers cette époque, l'herbe commence à pousser, la mère qui s'en repaît possède un lait plus riche, donc amélioration de nourriture. Comme preuve, il avance que, dans notre système actuel, les produits très tardifs ne deviennent jamais corneurs. Ces arguments n'ont pas dû paraître convaincants à la Commission royale, puisque rien n'a été modifié. Mais il ne faudrait pas pousser le respect de l'autorité au point de conclure qu'ils étaient sans valeur.

Les jeunes produits ne passent au haras que leur premier hiver. Dès le milieu de l'année qui suit celle de leur naissance, ils font leur entrée dans l'établissement de l'entraîneur. Là, ils sont tout d'abord dressés et rompus aux principes de leur futur métier. Puis ils travaillent petit à petit, de façon à pouvoir fournir vers la fin de l'année un aperçu de leur valeur.

Sur les essais de yearlings, les avis sont très partagés, même en Angleterre où leur caractère obligatoire devrait être plus normal, puisque les courses pour deux ans commencent au mois de mars.

On cite cependant certains essais fameux. Par exemple, celui qui se fit le 25 décembre 1877 et dans lequel le bon cheval âgé Wanderer fut battu d'une tête, sur 600 mètres, par le yearling Peter, qui n'en recevait que neuf livres. Deux mois et demi plus tard, Peter, devenu deux ans, pouvait rendre six livres au même Wanderer, qui prouvait, quelques jours après, son excellente forme en remportant facilement un handicap dans le top weight.

Le vieux Tom Jennings ne manquait jamais, dans la mesure du possible, d'essayer ses yearlings au mois de décembre.

William Day professait la même opinion, Il aimait à rappeler l'exemple de la célèbre Crucifix, essayée comme yearling en septembre sur 800 mètres et laissant loin derrière elle un cheval de quatre ans qui lui rendait vingt-quatre livres. Cette performance précoce ne l'empêcha pas de triompher dans les douze épreuves qu'elle disputa à deux et trois ans, notamment dans les Deux Mille Guinées, les Mille Guinées et les Oaks.

Notons en passant que cette célèbre jument était passée en vente, lors de la liquidation du haras de Lord Chesterfield, alors qu'elle n'était âgée que de quelques semaines. Elle accompagnait sa mère qui avait vingt-deux ans ; le lot qu'elle formaient à elles deux excita les plaisanteries plutôt que les enchères des spectateurs et il fut adjugé à Lord George Bentinck pour la modique somme de 1.417 francs.

Ce fut un heureux marché ; car Crucifix gagna sous ses couleurs, un total de 257.175 francs d'argent public.

Quelle que soit la tactique adoptée vis-à-vis des jeunes produits, qu'on les essaie yearlings ou qu'on attende une époque plus ou moins avancée de leur deuxième année, le premier hiver qu'ils passent dans l'établissement d'entraînement exige les soins attentifs et personnels de l'entraîneur.

Et encore, ils ne représentent que des espoirs lointains et vagues.

Que dire des chevaux qui prennent leur troisième année et qui, eux, personnifient un avenir beaucoup plus proche et plus probable ? Pour ceux-ci le danger provient du développement et de la transformation qu'ils doivent généralement subir à ce moment de leur existence.

Autrefois, sitôt les courses finies, on les renfermait dans leurs boxes sans les couvrir, ni même les nettoyer ; on les nourrissait sans plus, jusqu'au mois de janvier. Puis, à cette époque, après leur avoir administré une médecine on les remettait au travail.

On a reconnu depuis longtemps que ces brusques transitions étaient pernicieuses. Maintenant, l'exercice continue pendant les mois d'hiver à peu près comme dans la belle saison, à part la suppression des épreuves et des galops un peu sérieux qui les précèdent.

Si la température ne s'y oppose pas, les chevaux sortent tous les jours ; au cours de leur promenade, ils font un ou deux canters ; puis, à intervalles réguliers, ils prennent un bon galop. Bref, l'entraîneur s'efforce de maintenir en état leurs muscles, leurs nerfs et leurs poumons, sans imposer à leur organisme une série d'efforts.

Au temps où les paris à l'avance existaient encore, le public était, durant l'hiver, tenu au courant de la façon dont se comportaient à la maison les cracks présumés de la saison suivante. Maintenant, ces renseignements n'intéresseraient plus grand monde ; il sera bien suffisant de reparler de tout cela à la veille de la reprise des courses plates, lorsqu'avec la liste des partants probables en main, le sportsman préparera son jeu pour l'après-midi du lendemain.

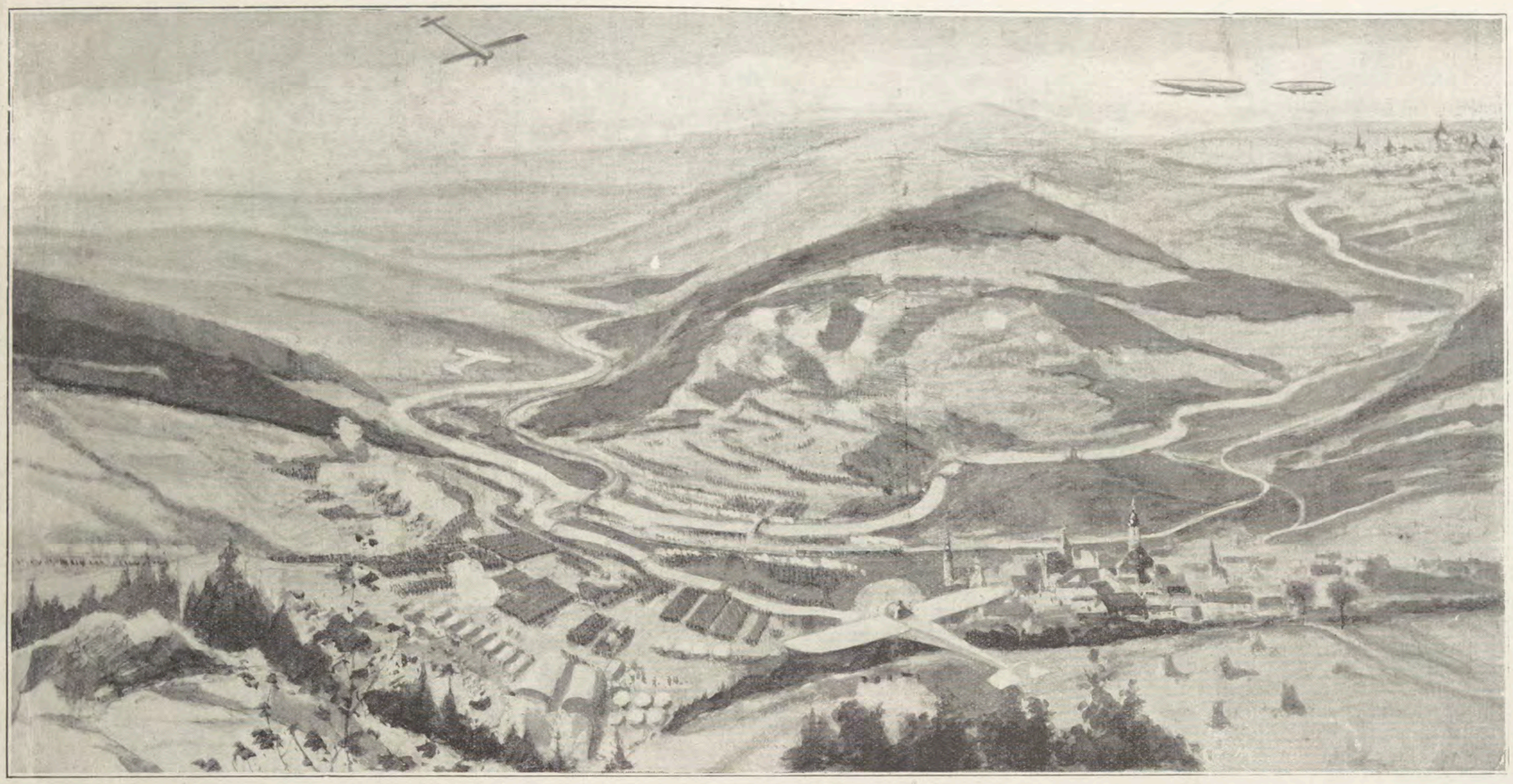
René Riondet.

VOULEZ-VOUS GAGNER UNE AUTOMOBILE ?

Si oui, prenez part à notre Grand Concours du Champion doté de 20 000 francs de prix.

Ce concours, extrêmement simple, est ouvert à tous nos lecteurs. Le premier prix est constitué par un torpedo 10-12 chx, Doriot-Flandrin-Parant.

Voir page III des feuilles de garde le onzième bon. Nous tenons à la disposition de nos lecteurs qui veulent participer au Grand Concours du Champion, les numéros contenant les dix bons précédents, moyennant la somme de 6 fr. 75.



En bas, les gros canons français de 120 font un tapage effroyable. Leurs obus inondent le bois de Bezange, les rives de la Seille et disloquent les bataillons allemands. Des avions d'artillerie tournent en cercle à mille mètres au-dessus des batteries...

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES ARTICLES PRÉCÉDENTS :

Brusquement, sans déclaration de guerre, le 16 août, à 2 heures de l'après-midi, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables. Le général Servance, commandant le 20e corps, confie au lieutenant Saint-Bris la mission périlleuse de détruire avant le soir plusieurs voies ferrées de l'Alsace-Lorraine.

Saint-Bris vient de se livrer à la destruction de la gare d'Hombourg, dans le Palatinat, mais son réservoir d'essence, traversé par une balle, le force à atterrir au bord de l'étang de Waldeck.

Guidé par le garde-forestier alsacien Muller, il est introduit au château de Bœrenwald auprès du comte de Tichémont, Alsacien annexé et resté Français de cœur.

Saint-Bris trouve de l'essence au garage du château, mais avant de repartir il s'en va en compagnie de Hans Muller, faire sauter la ligne de chemin de fer de Bitche, puis il reprend son vol vers Nancy.

Les gares que je survole me semblent vides : seule la gare de Bensdorf, important nœud stratégique de chemins de fer lorrains, offre une grande activité. La zône de combat doit être toute proche : les symptômes avant-coureurs de la bataille apparaissent.

En effet, presque plus de troupes en marche sur les routes, mais d'innombrables convois, les uns progressant lentement, les autres stationnant, convois de munitions, convois de parcs d'artillerie, convois d'approvisionnement. Sur la place de Bensdorf, j'ai vu des centaines d'automobiles, rangées en un formidable carré, le parc de ravitaillement de l'intendance et des services de l'arrière probablement ?

Déjà, les troupes ont pris leur formation d'approche en vue de la bataille; à la colonne de route par quatre, ont succédé les formations d'abord échelonnées, puis dispersées à travers champs.

Les lignes noires de l'infanterie prussienne s'étendent au loin à perte de vue. Partout où je porte mes yeux, je vois leurs longues chenilles sombres serpentant à travers la tâche jaune des chaumes. D'où je suis, j'ai l'impression d'un grand arc de cercle s'appuyant à la Moselle et aux forêts de Château-Salins, dont les extrémités, semblables à des mâchoires de fer, se resserreraient sur Nancy ! A travers les pentes boisées de Gerbécourt, de Delme, de Cremecey, je vois les bataillons allemands, dévalant vers la Seille, la franchissant sur des centaines de points, les uns à gué, les autres sur des radeaux de fortune, pour se ruer à l'assaut du plateau nancéen... Et devant cette vague formidable qui déferle vers la frontière de France, je suis pris de rage en constatant mon impuissance... Pas le moindre projectile à leur lancer !... D'ailleurs que pourraient faire quelques bombes au milieu de cette mer humaine?

J'ai hâte de savoir si cette ruée sur Nancy au petit jour ne nous a pas surpris en pleine mobilisation... Que font les corps français ?... Savent-ils ce qui va tomber sur eux ?

(1) Voir les nos 788 et suivants.

— Mon lieutenant, me crie Kaufmann, dont les yeux perçants fouillent l'horizon de France, voyez là-bas, après Vic-sur-Seille, derrière la forêt... des petits panaches de fumée. Ce sont des coups de canon... les nôtres !...

Les nôtres ! Je pousse un soupir de soulagement. Après tous ces champs couverts des masses noires prussiennes, il me tarde fiévreusement de voir les premières troupes françaises.

Je fixe mon regard de l'autre côté de la ligne sinueuse de la Seille, et bientôt, entre Moncel et Arracourt, j'aperçois des points noirs débouchant de la grande route de Nancy. Ils se meuvent très vite. Ce sont des bataillons d'infanterie marchant à toute allure au devant de la vague allemande. Déjà, je distingue les points lumineux des coups de fusils isolés, l'éclair rapide des feux de salve, la flamme rouge des coups de canon, rayant le fond sombre des bois.

Les lignes de tirailleurs français s'avancent par bonds, se dispersent en courant à travers les champs, s'aplatissent par terre pour se relever et se reformer dans les bois. Malgré le bruit du moteur, j'entends la voix grave du canon qui monte assourdie vers nous.

Cachées dans les bois de Champenoux et de Sorbeville les batteries françaises répondent coup pour coup, hardiment , aux formidables batteries allemandes, installées derrière les crêtes de Cremecey.

Certainement, tout l'effort de la bataille va se rassembler sur ce passage de la Seille à l'endroit où la route de Strasbourg à Nancy traverse la petite rivière lorraine !

. . . . . .

Depuis, j'ai su tous les détails de cette mémorable *attaque brusquée*, déclanchée par les Allemands, avant la déclaration de guerre, dans la nuit du 16 au 17 août, et dont le bombardement de Nancy, avait été le prologue.

Depuis, j'ai su que les troupes rencontrées ce matin entre Saint-Avold, Saaralbe et Bensdorf étaient le XVIe et XXIe corps allemands. Rassemblés pendant la nuit sur le plateau lorrain, les divisions allemandes se glissaient au jour naissant, vers la rivière frontière de la Seille, tentant d'écraser le 20e corps français et de s'emparer en force de Nancy.

— Quel réveil, pour la France surprise en pleine mobilisation ! ! !

Mais le 20e corps et sa division de Fer veillaient !

Renseigné minute par minute la veille au soir et le matin dès l'aurore par les avions de notre escadrille de Toul, par nos camarades Boissieu, Noroy, Brimont, le général Servance décidait d'entrer *en coin* vers Moncel et Vic-sur-Seille entre le XXIe et XVIe corps allemands, d'attaquer à fond pour mieux se défendre, selon la tactique d'offensive à outrance adoptée de nos jours.

Laissant à une partie de la 32e division la consigne héroïque de résister sur sa gauche entre Marbache et Mont-Amance à tout l'effort du XVIe corps allemand, de tenir coûte que coûte jusqu'à l'arrivée des renforts de Neufchâteau, le général jetait sa 11e division sur la Seille, bousculant entre Moncel et Erbeviller, les premières têtes de colonnes allemandes.

. . . . . .

Moncel, 7 h. 30. — Le cœur joyeux, je surveille la contre-attaque française. Je vois les bataillons se déployer, les chaînes de tirailleurs s'éparpiller, les éclairs des coups de fusil et des coups de canon devenir plus nombreux. Derrière la ligne de feu, les réserves compactes progressent lentement, de crête en crête... et partout la ligne française avance, partout le combat est mené avec un entrain endiablé, avec furie... Ah! c'est la revanche!

— Mon lieutenant, regardez ce qui arrive de Nancy. Sur la route, on dirait des *canons* automobiles ?... Je regarde.

De Champenoux, sur la grand'route, dans un flot de poussière, débouchent des tracteurs traînant de gros canons... Je reconnais nos *Rimailho*, les fameux 120 court !

Rapidement, ils se mettent en batterie sur les colonnes allemandes qui montent à l'attaque de Moncel.

— Mon lieutenant, voyez... des points blancs qui s'agitent dans ce champ près des batteries ! Mais on dirait des aéroplanes... des monoplans !

Ce doivent être les avions d'artillerie destinés à observer le tir ; ils ont dû arriver dans leurs remorques à la suite des Rimailho... Tournant en cercle à mille mètres au-dessus des batteries, ils signalent, par des petits bouts de carton jetés aux officiers restés à terre, les erreurs du tir. Je vois au-dessous et tout près de moi (à 3 ou 400 mètres), les ailes blanches de leur monoplan. Je distingue la tête des pilotes et des officiers qui observent la lorgnette à la main...

En bas les gros canons français de 120 font entendre un tapage effroyable. Leurs obus inondent le bois de Bezange, les rives de la Seille et disloquent les bataillons allemands. Quelques-uns en désordre, repassent la Loutre Noire.

Kaufmann trépigne de joie et bat des mains.

— Ah ! mon lieutenant, qu'est-ce qu'ils prennent ! Bravo les artilleurs ! Bravo les vitriers !... Regardez, mon lieutenant ces points noirs à droite d'Erbeviller. Ce sont des bataillons de chasseurs à pied badois, je les reconnais à la lorgnette. Ah! si on avait des bombes!

— Eh oui ! si nous avions des bombes ! Mais voilà ! nous n'en avons plus. Nous flottons désarmés, inutiles au-dessus de cette grande chose, de cette ruée sanglante d'hommes.

Depuis quelques instants, du côté de la Moselle et de Pont-à-Mousson, je vois grandir des points noirs dans le ciel. Ils marchent régulièrement en ligne. C'est une escadrille d'avions. Française ou Allemande ? Et plus loin du côté de Saint-Avold, d'autres points noirs, encore d'autres avions. Je distingue aussi derrière eux les formes d'un dirigeable. Fleurus ou Zeppelin ? Je ne sais encore ? En tout cas, le drame aérien va probablement se jouer, lui aussi, au-dessus du combat terrestre : la rencontre, le choc d'escadrille contre escadrille, d'avion contre aéronef va se produire, effroyable, dans quelques minutes. Spectateur impuissant sur mon 307 désarmé, il faut descendre

Saint-Bris ta mission est finie. Elle a eu ses dangers et ses gloires. Place aux autres !...

J'avise au-dessous de Champenoux près de la grand'route de Nancy à Strasbourg un carré de terrain libre. Je vais atterrir pour savoir où se trouve le général Servance et me présenter à lui.

Je coupe, 1.700 mètres de spirales, j'en ai pour six à sept minutes

. . . . . .

Le moteur s'est tu et maintenant les clameurs du combat les voix multiples de la bataille arrivent très nettes, à nos oreilles. Crépitement de la fusillade, déchirure stridente des mitrailleuses et par-dessus tous ces bruits, le son grave et grondant du canon qui tonne en bas dans la vallée et dont l'écho sourd fait courir en nous un petit frisson... C'est la première fois que je l'entends de si près...

Loin de la poudre, loin de l'enthousiasme de la fièvre du combat, sa voix semble encore plus terrible, funèbre, comme un glas.

Je continue à descendre en spirales serrées et voilà qu'à un signal donné les batteries françaises cessent leur tir assourdissant, la fusillade ardente s'arrête, les salves de mitrailleuses s'éteignent. Plus aucun bruit, plus rien... toute la ligne française est devenue subitement muette et ce calme succédant au tapage effroyable est encore plus impressionnant. Je me penche hors du capot pour comprendre la cause de ce silence brusque.

Et soudain vers nous, de vallons en vallons, de crête en crête, de bois en bois, monte une sonnerie endiablée. Ah ! je la reconnais bien. Elle emplit mes oreilles. C'est la sonnerie de la charge française, au refrain emballant de :

" Il y a la goutte à boire là haut. "

A ce signal, une clameur formidable, plus formidable encore que la voix des canons, s'élève, clameur sortie de milliers de poitrines hurlantes, redisant à l'envie le mot de « *Chargez!* »

De tous côtés, ce ne sont que des lignes noires qui se dressent, qui brusquement, surgissent du sol. Il en sort de partout... des bois de Bezange, de la forêt de Champenoux, des maisons de Moncel, baïonnette au canon, dévalant en une ruée irrésistible vers les bataillons allemands, vers la Seille, tandis que par-dessus la clameur des voix, par-dessus le refrain endiablé de la charge sonnée par tous les clairons, monte par bouffées, le chant de la *Marseillaise*, répété par toutes les musiques militaires de la 11e division. Et ses notes mêlées à celles de la charge courent portées par le vent du matin au delà de la France, vers la Lorraine annexée !

. . . . . .

Je viens d'atterrir dans un champ près de la grande route. Le 307 cahoté au passage des sillons s'arrête, vite freiné par la bêche arrière. Debout dans le capot j'écoute à nouveau la voix du canon qui après s'être tu a repris de plus belle sur des objectifs nouveaux offerts par le recul allemand.

Un officier d'état-major, affairé, passe au galop, dans un grand remue-ménage de sacoches, de cartes et d'aiguillettes. Il s'arrête devant l'avion...

— Vous avez un renseignement à faire parvenir, lieutenant ?

— Non, aucun, mon capitaine. Je rentre de reconnaissance. Je cherche le général Servance, mission confidentielle.

— Le général ? il est à la cote 274, près Sorbéville.

— C'est loin d'ici, mon capitaine ?

— Non à 4 kilomètres. Vous voyez dans la direction de ce bouquet d'arbres, un clocher ? Sorbeville. C'est là. Vous pouvez y atterrir. Le terrain est repéré.

Un officier d'Etat-major s'arrête devant l'avion. « Vous avez un renseignement à faire parvenir, dit-il »...

— Merci, mon capitaine. Mais puisque vous êtes dans l'état-major, puis-je vous demander quelques renseignements rapides sur la bataille ?... Où en sommes-nous ? Gardons-nous l'avantage ? Il m'a semblé voir les Allemands battre en retraite sur Château-Salins.

— Oui, tout va bien. La 11e division est bien engagée. On vient de les déloger de Moncel à la baïonnette, de leur faire repasser la Loutre. Ça n'a pas traîné.

— J'ai vu tout cela de là-haut, mon capitaine. C'était rudement impressionnant.

— Ah! Je m'en doute. Mais le seul point inquiétant c'est notre aile gauche. Entendez-vous de ce côté le bruit du canon ? Et il me désigne la direction du Mont-Amance et des pentes boisées de Bouxières-aux-Chênes.

— Ecoutez ce grondement sourd. C'est le glas de la 39e division. Elle se fait hâcher pour nous. Honneur à eux ! S'ils tiennent encore pendant une heure, c'est la victoire assurée !

— Et sait-on ce qu'ils ont devant eux, mon capitaine ?

— D'après les renseignements des avions, tout un corps allemand, échelonné de Noméný à Delme. Nos troupes résistent depuis 4 heures du matin : un contre deux!... Adieu, lieutenant.

. . . . . .

Pressé, il repart au galop vers Sorbeville.

A travers champs, en colonnes de compagnie déployées les troupes s'avancent.

En passant devant l'avion, les rangs s'ouvrent, les hommes regardent curieusement l'appareil et Kaufmann assis négligemment sur le bord du capot. Malgré la gravité de l'heure, malgré la fusillade toute proche, les plaisanteries, les interrogations goguenardes s'échangent au passage.

Gaieté, air à la blague, à quelques kilomètres de la ligne de feu, tout cela c'est bien français de désinvolture, de crânerie et de courage...

Et les troupes continuent à passer. Ce sont les réserves du 20e corps elles se portent en avant, suivant le mouvement de la division. Un bataillon de chasseurs à pied débouche du bois de Champenoux et défile à quelques mètres du 307, alerte, superbe de tenue jetant une note sombre, parmi les pantalons rouges de l'infanterie. Une batterie d'artillerie les dépasse au trot dans un grand bruit de ferraille, dans un nuage épais de poussière. Derrière eux, des convois de munitions et derrière les convois des voitures d'ambulance, celles-ci se sont arrêtées à quelques minutes de nous dans le champ.

. . . . . .

Les premiers blessés remontent de la ligne de feu ; têtes pâles, linges sanglants, les plus malades sont transportés sur des brancards improvisés avec des fusils. Pas une plainte ; des regards résignés ou encore pleins de la fièvre du combat. Les médecins majors en tabliers blancs s'empressent.

J'interroge un petit pioupiou du 79e à l'air éveillé, qui, assis par terre, attend son tour de pansement. Il a le bras en écharpe et son pantalon est taché de sang.

— Eh bien, mon brave ! Vous ne souffrez pas trop ? Quoi de cassé ?

— Oh ! ce n'est rien, mon lieutenant, une balle dans le bras et une dans le mollet. Je suis un peu engourdi, sans cela, allez! j'aurais continué. Je me fais des cheveux d'être ici quand les autres se battent.

(Illustrations de Nemecek.)

(A suivre.) MARC GOUVIEUX.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.